VALENTIN-OVIDIU VÂZDOAGĂ

ARMELE SECRETE

ALE ZEULUI WOTAN

- *Aeronavele Imperiului RAMAN luptau pe Lună !*
- *"OZN-urile - armele secrete ale lui Hitler"*
- *România a salvat Occidentul de ocupaţia nazistă*
- *După război, americanii îl căutau pe Hitler... în Patagonia şi Antarctida*
- *Marile invenţii secrete ale secolului XX*
- *Experimentul Philadelphia - un proiect românesc !*
- *SUA - în... Federaţia Planetelor Unite*

Colecţia EXPLOZIV

Editura OBIECTIV CRAIOVA

VALENTIN - OVIDIU VÂZDOAGĂ

ARMELE SECRETE

ALE ZEULUI WOTAN

Editura OBIECTIV CRAIOVA

DIFUZORI "ŢEPARI"

- ***"CALYPSO"* SRL Bucureşti** (fam. Lupaşcu) - str. Pascal Cristian 4-6, Sector 6; tel. 021/627.24.80; 0744.553.546-dna L.; 0744.658.747 - dl. L.;
- ***"Ell Press"* Zalău** (Cristian Stamate, telefoane devenite "fantomă");
- ***"Oldan Press"* Cluj-Napoca** (Bogdan Potra; 0264/197.532; 431.617; 0722.294.049; Str. Avram Iancu 29);
- ***"SUPI DIF Press"* Timişoara** (Marius Soporan, Mihai Pridie; str. Mircea cel Bătrân 5; 0256/124.226; 0744.790.827);
- ***"Palermo Prod-comserv"* Tg. Mureş** (Peter Klosz, 0265/250.665; 0744.886.610; str. Ialomiţei nr. 8/30);
- ***"C.L.Agata"* S.A. Botoşani** (dir. Istrate - 0722.458.002) - str. N.Bălcescu nr. 13; tel.0231/510.151; 514.128;
- ***"AMO Press"* S.R.L. Iaşi** (Onofrei Leonid Manuel - 0722.592.388) - str. Socola 134, cam. 15.
- ***"Difuzarea cărţii şi bunurilor culturale"* SRL Vaslui** (Iulian Buganu - 0235/361,655)

În atenţia celor în drept şi a celor interesaţi...

Copyright :

Editura OBIECTIV CRAIOVA

Tel./Fax: 0251/418.943; 0744.708.957
O.P. 8, CP 812 - Craiova

Tipărit la: **tipografia cassandra**

I.S.B.N. 973-86201-0-4

CUVÂNTUL EDITORULUI

Străvechea înțelepciune românească ne învață: *"Să-ți faci iarna car şi vara sanie !"* Zis şi făcut...

După un an 2002 "de sacrificiu", am intrat în **reorganizări totale** (vi le spun altă dată !) pentru a evita alte asemenea experiențe, cu muncă non-stop din 2 ianuarie, "veri fierbinți" şi concedii în decembrie...

Alții, "băieți buni", ne-au respectat concediile şi Revelionul, şi ne-au "vizitat" doar în 2 ianuarie 2003. Ne-au lăsat un "mesaj" precum că *"am călcat cu stângul"* şi s-au gândit să ne ofere un serios impuls în ascensiunea noastră. Motiv pentru care au crezut că **gazele** sunt cel mai sigur mijloc...**Zalmoxe/Zeul Moş**, care a văzut multe la... viața lui, s-a gândit însă că nu suntem suficient de îngeraşi. Trebuie să ne mai antrenăm, să mai dăm ani buni din aripi, să mai facem ceva curenți, să mai "uşuim" pe unii care nu au ce căuta într-un loc care nu le place...

(Amănunte? Într-o altă lucrare, nu ştiu care! Şi-aşa ni s-a spus că păşim cu stângul...Se poate, de la primul volum din2003 ?!...)

Noul an este unul de...început. Vă mirați? Răbdare, vine şi explicația. Ea ține de simbolistica iudeo-masonică: 2003 înseamnă, în această simbolistică, **20+3=23**. Bun, şi? - veți reacționa. Aşa aş fi întrebat, la rându-mi, în urmă cu ceva luni, până mi s-a "aprins beculețul" de la o informație aparent banală (pentru inițiați). Atunci, am aflat de ce 23 (august, septembrie, decembrie etc.) a fost o zi extrem de importantă în istoria ultimelor secole (masonice). Gândiți-vă doar la 23 august 1944 sau la 23 decembrie 1989 (prima zi fără Ceauşescu la putere).

Secretul este unul ocult dar simplu: **cum alfabetul ebraic are 22 de litere-cifre, automat, 23 înseamnă un nou început!** După cum se vede, respectat şi de...istorie !

Şi atunci, **de ce să nu-l respectăm şi noi**?! Mai ales că, după ce *"am păşit cu stângul"*, am reuşit să punem şi pe dreptul şi să înfigem şi steagul (prazul), ca orice oltean care se respectă, juvete (verde) sau "scorpion (roşu)", de ce culoare o fi...Iar, mai mult ca ales că, **la 18 ani, subsemnatul şi-a aflat viitorul din 3 (trei) surse** (cum îi stă

bine unui viitor ziarist) care în bună parte, a fost confirmat. Adică, **după accidentul din 2000, mi se prevedea...vârsta lui Gică Petrescu,** prietenul lui...Tuthankamon.

Oricum, mulțumim pentru "impuls" şi să fie într-un ceas bun! După accidentul din 6 martie 2000, cu sacrificiile de rigoare, *"am rupt pisica în două"* şi acum **Editura OBIECTIV este atât de viabilă, încât, din 2000, unii s-au gândit să umple țara cu publicații *"OBIECTIV"*, ilegal, fără să ne solicite vreun acord...**Repet: credeți că ne strică banii lor ?!...

Concluzia este una singură: **orice "impuls" de acest fel îl transformăm şi pasul înainte e asigurat !**

Dovada o reprezintă şi volumul de față! Primul dintr-o lungă serie pe acest an şi întâmplător "prelucrat" de ziua lui Mihai Eminescu, un mare vizionar al timpurilor sale. De altfel, Eminescu nici nu s-a născut prea departe de autorul acestui volum de senzație...Care deține un mare avantaj: cei interesați nu-l pot iudaiza (gen Eminovici), indiferent în ce poziție ar sta şi cum s-ar scărpina !

Dincolo de aceste glume (proaste sau bune), un lucru este clar ca lumina zilei: **PREZENTA LUCRARE ESTE UN EVENIMENT MAJOR ÎN ROMÂNIA**. Să mă scuze domnii Liiceanu, Patapievici, Pleşu ş.a. că nu i-am consultat pentru o asemenea afirmație. Domniile lor se află în sfere prea înalte pentru asemenea subiecte (şi indivizi) şi tirajul nostru (mult mai mare) nu ne lasă, cu acest "balast", a urca la asemenea înălțimi, accesibile numai celor care urcă doar cu toată "pompa" mass-media...

România mai are, încă, destule inteligențe de excepție, deşi s-ar crede că a fost devalizată din acest punct de vedere, din moment ce la NASA şi Microsoft se vorbeşte româneşte...

Acest fapt este dovedit, din plin, de Editura OBIECTIV. După ***"Marile Mistere ale Piramidei Oculte"*** (Cristian Crăiță) şi ***"Revanşa Daciei"*** (Cornel Bârsan), un nou debutant va face senzație pe "piața" românească, cu prezenta lucrare. În toate cele trei "cazuri", cuvântul *"debutant"* este echivalent cu *"începător"* doar în ce priveşte publicarea, autorii în cauză dovedind că se ridică, efectiv, cu mult deasupra unor nume de rezonanță din Occident, pe care editurile din România le promovează...ca pe Picasso: doar pentru nume...

***"Armele secrete ale Zeului Wotan"* va fi nouă lucrare de referință pentru Editura OBIECTIV şi în România!** De acest fapt vă asigur de acum şi, după câte v-ați convins, nu fac afirmații gratuite...

Autorul este un tânăr de 35 ani, care a absolvit Facultatea de Electronică şi Informatică, pasionat, printre altele, de Internet.

Vreau să subliniez faptul că materialul este atât de exploziv, încât, la nici 10 minute de la primirea manuscrisului, am dat verdictul (entuziast pozitiv) şi l-am şi anunțat autorului, deşi omisese a-mi preciza vreun număr de telefon...

Fireşte, întreaga lucrare, listată integral, avea şi o scrisoare introductivă, din care citez:

"Am onoarea să vă trimit alăturat manuscrisul lucrării «Armele Secrete ale Zeului Woton», pe care vă rog să îl lecturați cu atenție, deoarece subiectul abordat este de interes maxim pentru majoritatea categoriilor de cititori şi reprezintă ***o premieră absolută pentru publicistica din România****. Desigur, literatura ce tratează fenomenul OZN este vastă, însă aspectele surprinse aici nu reprezintă altceva decât* ***introducerea unei noi tematici****, deosebit de dezvoltată în Occident şi absolut inexistentă la noi (...)"*

Bănuiți că această scrisoare de prezentare am lecturat-o mult mai târziu...Pentru cineva avid de informații concrete, ea nu prezenta nici-un interes în acel moment.

Ulterior, chiar după parcurgerea completă a lucrării, am mai primit câteva rânduri suplimentare, pe care nu le mai puteam introduce în textul lucrării. Vi le ofer, cu convingerea că ne vor ajuta să înțelegem mai bine cele dorite de autor pe parcursul acestei lucrări de excepție:

"Este incontestabilă fascinația pe care o exercită în contemporaneitate fenomenul OZN şi enigmele Terrei, dar ***nu trebuie să cădem în eroarea de a deveni adoratori ai extratereştrilor****. În cazul meu, revelația s-a produs în* ***1996****, în momentuul în care am citit cartea «****Organizațiile secrete şi puterea lor în secolul XX****» de* ***Jan van Helsing****, lucrare în care autorul a prezentat discurile volante realizate de Germania în timpul celui de-al doilea război mondial şi a amintit de tehnologiile neconvenționale bazate pe valorificarea energiei libere.*

*Însuşi conceptul de «****energie liberă****» reprezenta pentru mine o* ***noutate absolută de prim ordin*** *şi de atunci am căutat să aflu cât mai multe informații, apelând la cel mai modern şi eficient mijloc: Inter-*

netul. Treptat, am aflat de ***existența unei vaste game de tehnologii neconvenționale****, bazate pe principii revoluționare şi capabile să soluționeze definitiv criza energetică a Omenirii. Pentru a evidenția contrastul cu actuala gamă de tehnologii entropice am apelat la simbolistica culorilor, denumind toate tehnologiile bazate pe valorificarea energiei libere şi pe tehnica imploziei, TEHNOLOGII ALBE, deoarece* ***culoarea albă este simbolul vieții****, ce uneşte armonios un întreg spectru de manifestare şi care este diametral opusă* ***culorii negre, simbol al distrugerii şi morții,*** *caracteristice fenomenelor de ardere şi explozie.*

După mai bine de ***5 ani de documentare,*** *am ajuns la concluzia că există o bază reală puternică în spatele acestor tehnologii neconvenționale şi că* ***pentru evoluția viitoare a României este absolut necesară mediatizarea caracteristicilor şi principalelor aplicații ale acestor realizări cu adevărat remarcabile****. Această lucrare interdisciplinară nu se doreşte a fi decât o introducere în prezentarea unei realități tehnologice şocante. Pe cei ce doresc să vadă dincolo de aparențe îi invit să să cunoască o mică parte din* ***Adevărul ce ne poate face cu adevărat liberi !"***

Lucrarea lui Jan van Helsing, menționată, a produs multe şocuri în întreaga lume. Chiar şi revelații. Ca editor, am avut privilegiul de a lectura o serie de cărți de maxim interes chiar din primele zile de apariție. Printre ele, şi cea menționată, a unui autor extrem de şocant: Jan van Helsing.

Primele lucrări ale sale le-am studiat (efectiv) când eram ziarist, în ciuda timpului limitat, cu multiplele reticențe profesionale şi obiceiul de a citi printre rânduri. M-am convins că Jan van Helsing "nu bătea câmpii", în ciuda "şocurilor" informatice la care ne supunea. Pentru acest motiv, a devenit **un punct de reper** şi o sursă "grasă", de "muls", pentru mulți autori din întreaga lume.

Jan van Helsing, după numai trei lucrări, devenise un "clasic în viață", un "Everest" greu de atins...Toate informațiile sale erau extrem de şocante, cel puțin pentru români. Iar, ulterior, parcă programatic, ele erau confirmate, una câte una...

Cele mai şocante, incredibile informații oferite de *"sursa Helsing"* s-au dovedit a fi cele menționate mai sus, despre...OZN-urile lui Hitler. Atât de senzaționale, încât mult timp nu au fost cre-

zute, deşi, aflăm din paginile următoare, erau arhicunoscute în Occident de multe decenii...

Acest aspect aduce aminte de un altul şi ridică diverse semne de întrebare referitoare la **modul în care Vestul a pregătit ocuparea economică** (în primul rând) **a Estului:** mai întâi, au fost "lansate" pe piață celebrele celulare, în *"lichidare de stoc",* deşi se ştia că, în scurt timp, va urma apariția şi dezvoltarea rețelei GSM...

A fost Jan van Helsing o *"lichidare de stoc"* în Est? Nu ştiu. Cert este că **lucrările sale au schimbat multe gândiri şi conştiințe în România,** chiar dacă informațiile oferite erau de mult depăşite în Vest...

O asemenea *"turbionare de conştiință"* o semnalează şi autorul acestei lucrări şi nu putem decât să-i mulțumim celebrului scriitor german!

De aici, intervin, însă, **marile diferențe, de tip Est-Vest...**Deşi de vârstă apropiată, Jan a vizitat ce şi-a dorit din lumea întreagă, exact ca şi von Däniken, spre deosebire de Valentin von Botoşani al nostru, care, probabil, va fi ajutat de Zalmoxe să viziteze în vis respectivele obiective...

Cu toate acestea, ***"ARMELE SECRETE ale lui Zeului Woton"*** completează fericit şi **depăşeşte cu mult lucrarea de referință a lui Jan van Helsing**.

În Europa de Est n-a apărut, încă, un volum de un asemenea nivel, pe o asemenea temă !

Acest volum spulberă toate misterele şi diversiunile prezente în Europa de Est în ultimii 50-100 ani.

Mai mult, avem ocazia să vă oferim **o lucrare de-a dreptul...explozivă!** Multe dintre informațiile pe care le aflați acum sunt **nu numai premiere dar şi extrem de periculoase pentru cei care vi le oferă**...

Veți afla o altfel de istorie decât ați fost învățați în şcoală, un nou sens al Binelui, veți trece prin decenii şi secole de diversiuni, etc., etc., în încercarea de a atinge ADEVĂRUL, pe care mulți îl mânjesc, arogându-şi cele mai bune intenții.

În ce ne priveşte, nu ne interesează intențiile nimănui, indiferent cât de lăudabile ar fi, ci **ADEVĂRUL**, cât mai aproape de...CEL ADEVĂRAT.

Pentru acest motiv, am publicat **această lucrare, documentată excepțional,** deşi deseori vine în contradicție cu obişnuitele teorii şi chiar cu propriile convingeri.

Ea ne conduce spre miezul secretelor tehnice ale misterioaselor OZN şi, implicit, spre marile secrete ale secolului XXI. Este prima lucrare, de acest gen şi de asemenea valoare, apărută în România... Indiferent că vor accepta sau nu unii domni, fără activitate şi rezultate...

ACEASTĂ LUCRARE TREBUIE LECTURATĂ CU ATENȚIE: **ESTE EXPLOZIVĂ !**

15.01.2003

Eugen DELCEA

INTRODUCERE

"În toate şi în orice recunoaştem două principii ce caracterizează obiectele şi evenimentele: lumină şi întuneric, bine şi rău, creaţie şi distrugere, aşa cum cunoaştem plusul şi minusul la electricitate. Aceasta înseamnă oriori! ***Aceste două principii, desemnate în mod concret ca cel creator şi cel distrugător, caracterizează şi mijloacele noastre tehnice... Tot ce este distrugător are origine satanică, tot ce este constructiv este de origine divină...*** *Orice tehnică ce depinde de principiul exploziei sau al arderii poate fi considerată, din acest motiv, tehnică satanică. Noul mileniu va fi unul al tehnicii noi, pozitive, divine!"*

prof. W.O. SCHUMANN

Tehnologiile "moderne" – pericol pentru Terra !

La început era Cuvântul şi Cuvântul era la Dumnezeu şi Dumnezeu era Cuvântul.

Ioan 1,1

Astăzi, mai mult ca niciodată, **trăim într-o lume a aparenţelor**, în care valoarea imanentă a unui obiect, a unei fiinţe, a unei organizaţii, a unei naţiuni sau chiar a unei întregi civilizaţii nu mai reprezintă absolut nimic în absenţa unei "imagini" externe adecvate. Legile nescrise ale erei globalizării, aparenţa diversităţii în unitate şi deplina libertate de manipulare sunt **expresii ale sistemului unic de referinţă promovat de economia de piaţă**. Este o realitate tristă că **soarta tuturor popoarelor şi indivizilor se află, mai mult ca niciodată, la cheremul trusturilor transnaţionale,** al căror unic Dumnezeu este banul şi al căror singur scop este profitul. Pentru că, indiferent că vrem sau nu să recunoaştem, aceştia sunt Goliaţii creaţi de civilizaţia contemporană, care devorează tot ce le stă în cale.

Nici ştiinţa modernă, aşa-zisă pozitivă, nu face excepţie de la regula disimulării, substituind principiului creaţiei divine, principiul luciferic al distrugerii universale: eliminarea lui Dumnezeu din Cosmosul în care care omul nu reprezintă decât o fărâmă infinitezimală, în favoarea teoriei Big-Bang-ului, a Marii Explozii iniţiale, despre care versiunea oficială susţine că a stat la baza formării UniVersului. Poate ar fi cazul să ne întrebăm **ce oare a creat marea explozie de la Hiroşima!**

Natura ne arată zilnic că poate produce fulgere de milioane de volţi folosindu-se doar de energia solară şi eoliană, fără a avea nevoie de combustibili fosili sau nucleari, centrale electrice, diguri, cabluri, reţele de distribuţie şi o întreagă suită de monopoluri absolutiste. Şi tot natura ne de-

monstrează fascinanta eficiență a principiului creației, ce și-a regăsit de-a lungul timpului expresia în diverse aplicații ale ***eco-tehnologiilor albe***, dar și teribila forță distructivă declanșată și insuficient controlată de ***tehnologiile negre***.

Providența nu a lăsat niciodată civilizația umană fără ghizi spirituali: de la desăvârșiții rishi vedici, la genialii și anonimii inventatori ai tehnologiilor albe, Omenirea a avut întotdeauna de ales, însă alegerea a fost de cele mai multe ori dictată de conformismul exagerat al majorității și de dorința exacerbată de putere a minorității din vârful piramidei sociale. Toate acestea au dus la **o proliferare vicioasă a tehnologiilor negre, care au devenit un pericol pentru însăși existența vieții pe această planetă:** armele de distrugere în masă (nucleare, chimice și biologice), motoarele cu ardere internă și externă, chimia substanțelor sintetice, ingineria genetică și arhitectura hardware și software a rețelelor de calculatoare nu constituie altceva decât **expresii tehnice ale principiului negativ/distructiv/luciferic:** *"divide et impera"*.

Paradoxul bântuie întreaga civilizație contemporană și ne bântuie pe fiecare în parte: construim orașe gigantice, dar și arme nucleare; pătrundem în profunzimile spațiului cosmic și în adâncurile oceanelor, în timp ce o mare parte dintre cetățenii acestei planete suferă de foame și mor răpuși de boli curabile. Deși pretind că sunt ființe inteligente, dotate cu rațiune și înțelegere superioară a lucrurilor, oamenii dau dovadă de o iresponsabilitate vecină cu inconștiența. Și, de parcă nu le-ar fi de ajuns propria lor nimicnicie, lansează programe de căutare a "semenilor întru rațiune".

Despre "clarviziunea" de care dau dovadă oamenii de știință ce să mai vorbim! La sfârșitul secolului XIX, cei mai distinși oameni de știință și ingineri au declarat că nici o combinație cunoscută de materiale și mijloace de locomoție nu poate fi realizată pentru a da naștere unui aparat de zbor. Cincizeci de ani mai târziu, o altă promoție de distinși oameni de știință și ingineri a declarat că este o imposibilitate tehnică pentru ca o rachetă să atingă Luna. Indiferent însă de opiniile exprimate, generațiile următoare s-au înălțat de la sol și au intrat în Cosmos. Abia în cea de-a doua jumătate a secolului XX, atunci când ritmul progreselor tehnologice a început să depășească chiar și posibilitățile de informare ale publicului, sentințele trecutului și-au dezvăluit fenomenalul lor ridicol. Este stranie această situație nefirească, care face ca cei mai avizați experți să eșueze în prevederea tendințelor tehnologice, cu atât mai mult cu cât se presupune că aceștia erau oamenii cei mai bine informați asupra tuturor domeniilor investigate și au ajuns la concluziile respective după laborioase calcule și experimente. Se pare că **veritabilele progrese tehnologice refuză să urmeze tendința prognozată de experți !**

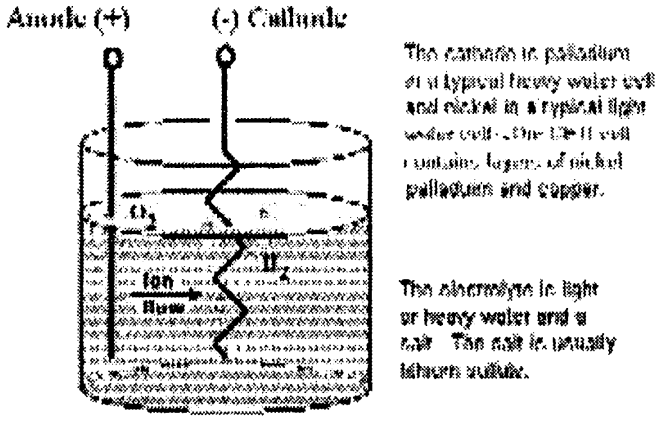
Cel mai recent şi mai şocant exemplu referitor la potenţialul distructiv pe care îl prezintă mijloacele tehnice realizate cu tehnologii negre a fost oferit întregii umanităţi în data de **11 septembrie 2001**, în momentul în care avioanele de pasageri au fost transformate instantaneu în veritabile bombe zburătoare, ce au distrus complet turnurile new-yorkeze. Replica autorităţilor americane a fost promptă, dar s-a rezumat doar la tratarea efectelor, nicidecum la eliminarea principalei cauze ce a făcut posibilă producerea atentatului: **eliminarea potenţialului distructiv al aeronavelor, reprezentat de combustibil !** Soluţii există. Ceea ce lipseşte cu desăvârşire este interesul de a le scoate la lumină şi a le pune în aplicare.

Energia ieftină – nedorită de "baronii petrolului"

Una din cele mai remarcabile eco-tehnologii albe o reprezintă ***fuziunea la rece***, ce poate deschide un viitor cu adevărat luminos pentru întreaga omenire. În **iunie 1992**, reporterul agenţiei *"Associated Press"*, **Ike Flores**, a publicat un articol dedicat, sub genericul *"Fuziunea la rece poate declanşa o reacţie în lumea ştiinţifică"*, în care arăta că **puternicele imperii ale baronilor petrolului ar fi ameninţate cu dispariţia de această formă extrem de ieftină şi nepoluantă de producere a energiei**:

"Un om de ştiinţă din Orlando aşteaptă reacţia oamenilor de ştiinţă din lumea întreagă la anunţul reuşitei unui proces de fuziune controlat. Fizicianul din domeniul nuclear, ***dr. Nelson Ying****, a declarat că* ***a obţinut de 100.000 de ori mai multă energie decât cea consumată*** *şi că* ***procesul este repetabil****. Un proces eficient de fuziune la rece* ***poate fi folosit pentru producerea de energie ieftină*** *şi pentru rezolvarea uneia dintre cele mai mari probleme ale Omenirii.*

El a început cercetările în noiembrie 1989, după ce alţi doi chimişti de la Universitatea din Utah au susţinut că obţinuseră fuziunea la



Celulă tipică pentru fuziunea la rece

rece. Oricum, oamenii de ştiinţă din întreaga lume au avut rezultate nesemnificative în încercarea de a reface experimentele chimiştilor ***Stanley Pons şi Martin Fleischmann****. Chiar şi cei care au avut unele rezultate nu au putut să repete procesul de fuziune la rece. Anunţul lui Ying poate redeschide controversa referitoare la afirmaţii similare care nu au fost susţinute practic.*

Ying, care este profesor la Universitatea din Florida şi preşedinte al corporaţiei "Quantum Nucleonics" din Orlando, susţine că, împreună cu colaboratorul său, Charles W. Shults III, a pus la punct un proces de fuziune la rece pe care ***a reuşit să-l repete de 102 ori în circa trei ani.****"*

Hitler – "tatăl" OZN-urilor !?

Fenomenul OZN este o altă dovadă elocventă a ambiguităţii paradoxale ce guvernează viaţa cotidiană: pe de o parte, autorităţile neagă realitatea discurilor volante şi se străduiesc să demonstreze că însăşi existenţa lor este imposibilă, scop în care apelează la binecunoscuţii experţi; pe de altă parte, chiar şi cei ce cred că discurile volante există caută dovezi care să demonstreze că OZN-urile sunt imposibil de realizat cu mijloace tehnologice terestre. De obicei, **oamenii ce cred în existenţa OZN-urilor nu vor să accepte posibilitatea realizării discurilor volante cu mijloacele tehnologice existente**, preferând să pună originea acestora pe seama unor ipotetice civilizaţii extraterestre. Dacă însă cineva are abilităţi tehnice şi este interesat cu adevărat să afle cum zboară discurile volante, el poate încerca să analizeze în ce mod se poate concepe o aeronavă care să atingă performanţele de zbor specifice OZN. De la această idee a pornit, probabil, savantul Wehrner von Braun, atunci când s-a hotărât să realizeze un mijloc de a duce omul în spaţiu.

Unul din cei mai pasionaţi cercetători ai fenomenelor cereşti a fost **Charles H.Fort**, care a decedat în 1932, cu 15 ani înainte ca termenul vulgar de *farfurie zburătoare* să intre în uz. Acesta şi-a petrecut întreaga sa viaţă catalogând diverse fenomene aeriene stranii, pe care le-a pus pe seama unor fiinţe supranaturale venite din alte lumi. Charles Fort este considerat, de ufologii de astăzi, ca un ilustru precursor în domeniu, lucrările sale fiind reeditate într-un amplu volum, *"The Books of Charles Fort"*. El a avut o influenţă majoră asupra celor mai cunoscuţi ufologi, printre care se regăseşte şi **scriitorul britanic Harold T.Wilkins, cel care a identificat câteva sute de apariţii OZN în trecutul Omenirii, începând cu anul 222 aC.** Urmând calea predecesorilor săi, **ufologul american Des-**

mond Leslie a fost primul care a extins "genealogia" apariţiilor OZN până în zona preistoriei.

După cum se ştie deja la ora actuală, **startul în marea aventură spaţială contemporană a fost dat de rachetele puse la punct de germani în timpul celui de-al doilea război mondial.** Utilizate iniţial pentru a bombarda Anglia, rachetele au deschis omului modern drumul către stele. Călătoriile cosmice, devenite realitate datorită rachetelor americane şi ruseşti, perfecţionate cu contribuţia decisivă a specialiştilor germani, necesită însă cantităţi impresionante de combustibil şi echipamente extrem de costisitoare, care se pierd definitiv într-o atmosferă din ce în ce mai saturată cu substanţe toxice. **Alternative există, dar se pare că sunt ignorate în mod premeditat !**

Deci, ce este un ***disc volant*** sau, în limbaj vulgar, o *farfurie zburătoare*? De obicei este o aeronavă de formă lenticulară, cu un diametru de aproximativ 10 metri, prevăzută cu un dom central, ce adăposteşte echipajul şi aparatura. Celebrele OZN-uri sunt capabile să atingă viteze incredibile, dar şi să leviteze neperturbate deasupra solului. Problema vitezei este însă una doar aparentă: **în urmă cu un secol, 40 km/h a fost considerată limita maximă pe care o poate suporta corpul uman;** în prezent se poate zbura fără dificultăţi cu viteze supersonice. De asemenea, apariţiile OZN sunt aproape întotdeauna însoţite de o serie de efecte electromagnetice remarcabile: fie întreruperea funcţionării aparaturii, fie funcţionarea anormală a acesteia.

Conform declaraţiilor făcute de martorii oculari, discurile volante nu prezintă jet de propulsie, ci utilizează o metodă de propulsie antigravitaţională. Deoarece **antigravitaţia nu este admisă de fizica teoretică şi nici de cea experimentală**, acest aspect face ca discurilor volante să li se atribuie o origine extraterestră. Dar, în definitiv, **antigravitaţia depinde şi de modul în care interpretăm gravitaţia**. Astfel, dacă gravitaţia reprezintă o acceleraţie în jos, antigravitaţia poate reprezenta o acceleraţie în sus, aşa încât orice mijloc ce produce o ascensiune poate fi considerat un dispozitiv antigravitaţional: un avion, un balon, o rachetă, un dirijabil etc.

La ora actuală **există trei tipuri fundamentale de motoare, corespunzător celor trei principii de propulsie.** Primul principiu este ***tracţiunea:*** piciorul şi roata sunt motoare de tracţiune, ce depind de frecarea cu solul pentru a putea realiza mişcare. Cel de-al doilea pricipiu este ***dislocarea:*** balonul, dirijabilul şi submarinul se ridică într-un mediu mai dens, care este dislocat. Al treilea pricipiul îl constituie ***reacţia:*** motorul de rachetă realizează propulsia prin intermediul masei materialului ce este expulzat; marele dezavantaj al unei rachete îl constituie faptul că aceasta

trebuie să transporte atât încărcătura utilă, cât şi combustibilul ce urmează a fi consumat.

Un aspect specific tuturor aplicaţiilor mai mult sau mai puţin moderne este faptul că **nici un principiu de propulsie nu a dus la descoperiri absolut noi**, majoritatea progreselor obţinute nereprezentând altceva decât continue perfecţionări ale aceloraşi mijloace tehnice. În prezent, există posibilitatea de a transpune în practică şi cel de-al patrulea pricipiu de propulsie, ***forţa centrifugă***, utilizată în trecut la realizarea catapultelor. Singura problemă în conceperea unui dispozitiv care să utilizeze forţa centrifugă pentru a învinge gravitaţia o constituie faptul că aceasta este generată în toate direcţiile planului centrifugal: este necesară concentrarea forţei într-o direcţie unică.

Încă de la sfârşitul secolului al XIX-lea, **genialul inventator Nicolae TESLA a conceput un dispozitiv electronic, a cărui perfecţionare a dus ulterior la realizarea microscopului electronic, a tubului cinescopic şi a proiectului Motorului Ionic, despre care se presupune că ar putea propulsa o astronavă cu viteze apropiate de cea a luminii.** Cercetările nu s-au oprit însă aici. În **1972**, revista franceză *"Science et Avenir"* a făcut referiri la un **proiect franco-american** ce viza punerea la punct a unei metode de eliminare a bangului sonic produs de avioanele supersonice *"Concorde"*, prin dirijarea unui curent de aer ionizat de-a lungul aripilor. După circa 4 ani, în revistele americane a apărut **fotografia prototipului unei aeronave de formă discoidală**, despre care se afirma că avea **propulsie ionică**, ce îi asigura un zbor silenţios şi o strălucire aparte.

Se pare însă că, similar cazului programului spaţial american, **primele discuri volante au fost realizate tot de specialiştii Germaniei naziste**, în cadrul unor proiecte militare ultrasecrete, care le-au introdus în luptă în ultima parte a celui de-al doilea război mondial, vizându-se în special efectul psihologic asupra piloţilor aliaţi. Lucrarea de faţă îşi propune să prezinte o serie de arme secrete puse la punct de armata germană în timpul celei de-a doua conflagraţii mondiale, inclusiv unele aspecte legate de **Proiectul Discurilor Volante**, precum şi evoluţia ulterioară a cercetărilor efectuate şi a realizărilor obţinute în acest domeniu, pe plan mondial, până la începutul mileniului III.

Capitolul I

AMINTIRI DIN VIITOR: ŞTIINŢA SECRETĂ

Teoria cea mai veche – cea mai exactă...

Am fost învăţaţi să credem că tehnica nu reprezintă altceva decât transpunerea în practică a ştiinţei. Cu toate acestea, **tehnica nu înseamnă nicidecum aplicarea în practică a teoriilor, ci mai curând ea se dezvoltă contrar ştiinţei: în timp ce ştiinţa stabileşte bariere de imposibilităţi, inventatorul trece prin acestea într-un mod similar efectului de tunel.** Astfel, după ce eminentul matematician şi astronom Simon Newcomb a demonstrat că un corp mai greu decât aerul nu are cum să zboare, doi reparatori de biciclete i-au arătat că a greşit; după ce Rutheford şi Millikan au demonstrat că rezervele de energie din atom nu vor putea fi niciodată exploatate, a explodat bomba de la Hiroshima, iar după ce ştiinţa a stabilit că o masă de aer omogen nu se poate separa în aer cald şi aer rece, Hilsch a arătat că este suficient să faci ca masa respectivă să circule printr-un tub potrivit.

Una din cele mai grave erori, ce a dominat lumea ştiinţifică până la apariţia *Teoriei Relativităţii*, a constituit-o **postularea caracterului obiectiv al cunoaşterii ştiinţifice**. Abia Albert Einstein a pus lucrurile pe un făgaş cât de cât firesc, recunoscând rolul major pe care îl joacă observatorul în cadrul experimentelor ştiinţifice. Dar acesta nu a fost decât un mic pas pe un drum lung, pe care se pare că toţi ezită să meargă. **Se resping, în continuare, o mulţime de fapte doar fiindcă ele deranjează raţionamentele preconcepute şi, deşi nu ne dăm seama, trăim sub un regim de inchiziţie, în care arma cea mai frecvent folosită împotriva realităţii neconforme este dispreţul însoţit de râsete.**

În aceste condiţii, ce mai putem spune atunci când descoperim că, în pofida a tot ceea ce se poate citi în lucrările actuale de popularizare, teoriile atomice n-au fost descoperite şi nici formulate pentru prima dată de către Democrit, Leucip şi Epicur? Sextus Empiricus spune că Democrit însuşi le-a primit prin tradiţie de la Moschus Fenicianul, care se pare că a afirmat şi că atomul este divizibil. De altfel, cu cât se cercetează mai atent, cu atât este mai evident că **teoria cea mai veche este şi cea mai exactă**, iar acest lucru este valabil şi în astronomie: Thales şi Anaximene considerau Calea Lactee ca fiind formată din stele, fiecare dintre ele fiind alcătuite, la rândul lor, dintr-un soare şi mai multe planete, toate acestea mişcându-se într-un spaţiu imens. Mai mult chiar, **conform unor arhive sanscrite, indianul Aulukya formula, în secolul al VIII-lea aC, o teorie şti-**

inţifică surprinzător de modernă referitoare la structura atomică a materiei, în care făcea precizări despre golurile spaţiale dintre atomi în propriile lor sisteme, despre relativitatea timpului şi a spaţiului, teoria radiaţiei cosmice, natura cinetică a tuturor formelor de energie, caracterul inerent al legii gravitaţiei la atomii tereştri şi căldura care provoacă schimbul molecular.

"Civilizaţia este o conjuraţie"

Există însă şi oameni care nu se lasă înşelaţi de viciosul sistem oficializat, mărturie stând cartea marelui om politic **John Buchan**, ce a trăit în Anglia începutului de secol XX, intitulată ***"Centrala de Energie"***. În respectivul roman, al cărui fragment a fost preluat de Louis Pauwels şi Jacques Bergier în lucrarea *"Dimineaţa magicienilor"* *, eroul întâlneşte din întâmplare un domn distins şi discret, care, pe tonul unei conversaţii amicale, îi dezvăluie o realitate şocantă:

- "Fireşte, sunt numeroase chei de boltă în civilizaţie, spusei eu, iar distrugerea lor i-ar provoca şi ei căderea. Dar cheile de boltă se ţin bine.

- Nu cine ştie ce... Gândiţi-vă că fragilitatea maşinii creşte din zi în zi. ***Pe măsură ce viaţa se complică, mecanismul devine tot mai inextricabil şi, în consecinţă, mai vulnerabil.*** *Aşa-zisele voastre sancţiuni se înmulţesc atât de exagerat că fiecare din ele este precară. În veacurile de obscurantism, era o singură mare putere: teama de Dumnezeu şi de Biserică. Astăzi aveţi o mulţime de mici divinităţi, deopotrivă delicate şi fragile, a căror întreagă forţă provine din consimţământul nostru tacit de a nu le pune în discuţie.*

- Uitaţi un lucru, am replicat, faptul că oamenii sunt, în realitate, de acord ca să menţină maşinăria în mers. Asta numeam înainte «bunăvoinţă civilizată».

- Aţi pus degetul pe singurul punct important. ***Civilizaţia este o conjuraţie.*** *La ce ar mai servi poliţia voastră dacă fiecare criminal ar găsi azil pe celălalt mal al strâmtorii, sau curţile voastre de justiţie dacă alte tribunale nu le-ar recunoaşte hotărârile?* ***Viaţa modernă este pactul neformulat al celor ce posedă, ca să-şi menţină ei pretenţiile.*** *Iar acest pact va fi eficace până în ziua când se va face altul care să-i despoaie.*

- Nu vom discuta indiscutabilul, spusei. Dar îmi închipuiam că interesul general le dictează celor mai bune spirite să participe la ceea ce numiţi o conspiraţie.

---

* *Louis Pauwels & Jacques Bergier*: ***"Dimineaţa magicienilor"***, Editura Nemira, Bucureşti 1994

- Habar n-am, rosti el lent. Să fie cu adevărat cele mai bune spirite cele ce robotesc de partea asta a pactului? Uitați-vă la ce face guvernul. Socotind bine, până la urmă, ***suntem conduşi de amatori şi de oameni de mâna a doua. Metodele administrațiilor noastre ar duce la faliment orice întreprindere particulară. De metodele Parlamentului,*** *iertați-mă,* ***s-ar ruşina orice adunare de acționari.*** *Diriguitorii noştri se fac a dobândi pricepere prin experiență, dar sunt departe de a o plăti ca oamenii de afaceri, iar când o dobândesc, priceperea asta, n-au curajul să o aplice. Unde vedeți dumneavoastră atracția, pentru un om de geniu, de a-şi vinde creierul jalnicilor noştri guvernanți?*

Şi totuşi ştiința este singura forță, acum ca întotdeauna. Un mic dispozitiv mecanic va trimite flote întregi la fund. O nouă combinație chimică va răsturna regulile războiului. La fel şi în comerț. Ar fi suficiente câteva modificări infime ca Marea Britanie să fie redusă la nivelul Ecuadorului sau ca să i se dea Chinei cheia bogăției mondiale. Şi totuşi, noi nu vrem să ne gândim că aceste tulburări ar fi posibile. Luăm castelele noastre din cărți de joc drept meterezele Universului.

N-am avut niciodată darul vorbirii, dar îl admir la alții. Un discurs de felul ăsta emana un farmec nesănătos, un fel de beție de care aproape că ție ruşine. M-am pomenit interesat şi pe jumătate sedus de ce spunea.

- Stați puțin, spusei, prima grijă a unui inventator este să-şi publice invenția. Cum aspiră la onoruri şi la glorie, ține să i se plătească invenția aceasta. Ea devine parte integrantă a ştiinței mondiale, din care tot restul se modifică în consecință. Aşa s-a întâmplat cu electricitatea. Numiți civilizația noastră o maşină, dar ea e mult mai suplă decât o maşină. Are facultatea de adaptare a unui organism viu.

- Ce spuneți dumneavoastră ar fi adevărat dacă noua cunoaştere ar deveni cu adevărat proprietatea tuturora. Dar oare aşa stau lucrurile? Citesc, din când în când, prin gazete, că un savant eminent a făcut o mare descoperire. O prezintă Academiei de Ştiințe, apar despre ea articole de fond, iar fotografia lui împodobeşte ziarele. Pericolul nu vine de la omul acela. El este doar o rotiță a maşinii, un membru al pactului. Trebuie ținut seama, însă, de cei ce stau în afara pactului, artiştii descoperirilor care nu vor face uz de ştiința lor decât în momentul în care vor obține efectul maxim. Credeți-mă, cele mai mari spirite sunt în afară de ceea ce se numeşte civilizație.

Păru să şovăie o clipă şi reluă:

- Veți auzi pe unii spunând că submarinul a înlocuit deja cuirasatul, iar cucerirea văzduhului a abolit stăpânirea mărilor. Cel puțin aşa afirmă pesimiştii. Dar credeți dumneavoastră că ştiința şi-a spus ultimul cuvânt odată cu grosolanele noastre submarine sau fragilele noastre aeroplane?

- Nu mă îndoiesc că se perfecționează, spusei, dar mijloacele de apărare vor progresa și ele în paralel.

Clătină din cap.

*- **Este puțin probabil. Încă de pe acum știința realizării marilor instrumente de distrugere depășește cu mult posibilitățile defensive. Ceea ce vedeți sunt pur și simplu creațiile unor oameni de mâna a doua, grăbiți să cucerească gloria și bogăția. Adevărata știință, aceea de temut, e încă ținută secretă. Dar credeți-mă, domnul meu, ea există.***

*Tăcu un moment și conturul ușor al fumului de trabuc se profilă în întuneric. Apoi îmi cită mai multe exemple, încet, ca și cum s-ar fi temut să nu meargă prea departe. Acele exemple mi-au deschis ochii. Erau de diferite ordine: **o mare catastrofă, o ruptură subită între două popoare, o boală distrugând o recoltă esențială, un război, o epidemie.** Nu le voi reproduce. Atunci n-am crezut în ele și astăzi cred și mai puțin. Dar erau teribil de frapante, expuse cu acel glas calm, în încăperea aceea obscură, în acea sumbră noapte de iunie. Dacă spunea adevărul, flagelurile în cauză **nu erau opera naturii sau a întâmplării, ci a unei arte.** Inteligențele anonime de care vorbea, lucrând în subteran, își dezvăluiau din când în când puterea printr-o manifestare catastrofală. Refuzam să-l cred dar, în timp ce-și dezvolta exemplul, arătând mersul jocului cu o precizie deosebită, n-am scos nici un cuvânt de protest.*

La sfârșit mi-a revenit graiul.

- Ce-mi descrieți dumneavoastră este o super-anarhie. Și totuși ea nu duce la nimic. Cărui mobil i-ar da ascultare aceste inteligențe ?

Începu să râdă.

- De unde vreți să știu eu? Nu sunt decât un modest cercetător, iar în cercetările mele dau peste documente curioase. Dar n-aș putea preciza motivele. Văd doar că există niște inteligențe antisociale extinse. Să zicem că n-au încredere în Mașină."

Unul din mobilurile ce au dus la apariția cărții de față a fost tocmai intenția de a demonstra una din remarcabilele idei cuprinse în cartea lui Buchan: ***Și totuși, știința este singura forță, acum ca întotdeauna: un mic dispozitiv mecanic va trimite flote întregi la fund, o nouă combinație chimică va răsturna regulile războiului. La fel și în comerț: ar fi suficiente câteva modificări infime ca Marea Britanie să fie redusă la nivelul Ecuadorului sau ca să i se dea Chinei cheia bogăției mondiale. Și totuși noi nu vrem să ne gândim că aceste tulburări ar fi posibile. Luăm castelele noastre din cărți de joc drept meterezele Universului".***

Ca o succintă exemplificare, voi menţiona că **nici România nu este chiar atât de departe de a transpune acest adevăr în practică.** Astfel, revista *"Magazin"* a publicat, sub titlul ***"Un efect misterios"***, un articol semnat de Marian Grigore, în care era prezentat un motor cu totul deosebit:

"Printre exponatele întâlnite la INVENTIKA'98 figura şi unul pentru care, cu o falsă admiraţie, cei prezenţi ***preziceau acordarea unui premiu Nobel****... dacă va funcţiona conform prezentării. Şi aceasta pentru simplul dar decisivul motiv că* ***se bazează pe un efect nou, «încă necunoscut în electrotehnică, ce abia urmează a fi cercetat».*** *Dar să cităm din fişa de prezentare a invenţiei (aflată în faza de analiză la OSIM, deocamdată fiind acordat doar certificatul de prioritate), aşa cum a fost ea elaborată de cei doi inventatori:*

«Efect al puterii mecanice în circuit oscilant şi motor electric cu circuit oscilant.

Efectul puterii mecanice în circuit oscilant este o descoperire care ***deschide un drum nou în construcţia motoarelor electrice****. Această descoperire se va folosi la construcţia motorului circuitului oscilant, deoarece, în acest caz, se va prelua de la sursa de alimentare numai puterea electrică necesară la mersul în gol al motorului, iar puterea mecanică a motorului este dată de circuitul oscilant aferent al acestuia.*

Motorul oscilant, cuplat cu un generat electric, asigură puterea electrică necesară pentru fiecare obiectiv în parte, ***eliminând în primul rând centralele nucleare****, pentru care o avarie înseamnă o catastrofă imensă a mediului.(...)*

Primul model al motorului oscilant a fost realizat de inventatori şi măsurătorile respective s-au efectuat la Laboratorul de Acţionări Electrice din cadrul Facultăţii de Electrotehnică, Universitatea Politehnică Bucureşti, de către conf.dr.ing. Dragoş Ovidiu Kisch, prin care s-a constatat că ***toată puterea mecanică este preluată din circuitul oscilant aferent motorului şi nu de la sursa de alimentare****.*

Din păcate, orice informaţie suplimentară ne-a fost refuzată de către cei doi inventatori, care-şi păstrau cu străşnicie secretul adăpostit într-o cutie albastră de plastic, din care ieşeau câteva fire conducând la motor. Este evident că, fără o cunoaştere minimă a «secretului», nimeni nu s-ar încumeta să aprobe sau să respingă o asemenea idee. ***OSIM-ul, în schimb, a respins deja în 1971 cererea de brevet, ca fiind o variantă de perpetuum mobile.*** *După ce s-a asociat cu ing. Marius Silvestru, devenit coautor,* ***inventatoarea, ing. Olga Oprescu,*** *a reluat tentativele de bre-*

*vetare. În **1991**, a venit **o nouă respingere**, pe motiv că "invenția reprezintă, **în fapt, descoperirea unei legi noi în fizică,** iar descoperirile... nu se brevetează". Se recunoștea, implicit, că este vorba de o descoperire (cel puțin aceasta susțin autorii), ceea ce nu este puțin lucru.*

*În fine, acum există și realitatea practică (motorul și «cutia») și măsurătorile de la laborator (menționate, dar nu și prezentate sub forma unui buletin oficial, semnat și parafat, cum ne-am fi așteptat), astfel încât inventatorii speră, în fine, să obțină visatul brevet. Din păcate, «secretomania» exagerată, cuplată cu bombastice speranțe (cum ar fi pretenția de a elimina... centralele nucleare) nu reprezintă calea cea mai potrivită pentru recunoașterea unei invenții. Dar, **dacă totuși se va confirma, cu siguranță că Nobel-ul va poposi, în sfîrșit și în România...**»"*

"Perpetuum mobile" și cenzurarea progresului nedorit

După cum probabil ar spune misteriosul personaj al lui John Buchan și în cazul de față, inventatorii nu reprezintă altceva decât niște *"membri ai pactului"*, ce așteaptă o recunoaștere oficială a valoroasei munci pe care au depus-o în folosul societății. Ceea ce ei nu știu este faptul că invenția lor face parte din categoria ***tehnologiilor albe***, ce au ca principiu de funcționare ***REZONANȚA MAGNETICĂ***, tehnologii ce au fost și continuă să fie **cenzurate de peste un secol pe plan mondial de omnipotenta oligarhie a companiilor petroliere transnaționale**.

Tocmai de aceea consider că este cazul să adresez tuturor inventatorilor ce au rezultate în domeniul tehnologiilor albe sfatul de a renunța (cel puțin temporar) la ideea de a breveta respectivele invenții și de a încerca **să încheie contracte cu firme specializate în domeniul vizat, cu mare putere financiară, capabile să realizeze o introducere rapidă în producția de serie, în care să solicite un anumit procent din fiecare produs comercializat pe piață.** Doar în acest mod se poate dejuca complexul sistem de cenzură neoficială căruia i-au căzut victimă, până în prezent, sute (poate chiar mii) de invenții din domeniul tehnologiilor albe și care începe chiar cu procesul de brevetare.

Aproape fără excepție, argumentul respingerii acestor invenții îl constituie faptul că respectivele dispozitive reprezintă diferite tipuri de *perpetuum mobile*. Însăși absurditatea noțiunii de *perpetuum mobile* este un exemplu cât se poate de elocvent pentru exemplificarea vastei serii de anomalii ce populează actualele teorii științifice, ce au fost menținute de-a lungul secolelor, în virtutea unei inerții interesate. Acest concept caduc, ce mai este încă frecvent utilizat pentru a respinge aplicațiile tehnologiilor albe, reprezintă **expresia fidelă a ideii de *sistem închis*** și

contravine tuturor accepţiilor moderne referitoare la inexistenţa unor astfel de sisteme în întregul Univers. Menţinerea sa în arsenalul ideologic pseudoştiinţific nu este însă deloc întâmplătoare, ci **are tocmai menirea de a suprima din start orice tentativă de introducere, în procesul evoluţiei tehnice curente, a dispozitivelor ce funcţionează pe baza energiei libere.**

Societatea celor Nouă Necunoscuţi

Revenind la Ştiinţa Secretă, nu trebuie pierdute din vedere nici mărturiile antice referitoare la ***Societatea celor Nouă Necunoscuţi***. Conform tradiţiei indiene, **împăratul Asoka**, care a domnit începând cu anul **273 aC**, fiind convertit la budism, a contribuit la răspândirea acestei religii în India, Malaezia, Ceylon şi Indonezia, Nepal, Tibet, China şi Mongolia. Asoka, fiul cel mic al primului unificator al Indiei, Chandragupta, era o fire ambiţioasă, aşa încât a pornit să cucerească regatul Kalinga (ce se întindea de la Calcutta la Madras). Bun tactician, el a zdrobit oastea inamică, provocând peste 100.000 de victime, dar la vederea masacrului, Asoka a fost atât de impresionat, încât a renunţat la orice ambiţii expansioniste.

Dezgustat de ororile războaielor, a făcut ca întreaga ştiinţă să devină secretă. Sub domnia sa, cercetări mergând de la structura materiei până la tehnici de psihologie colectivă au fost încredinţate, spre păstrare şi dezvoltare, ***Societăţii celor Nouă Necunoscuţi***. Unii cercetători ai istoriei societăţilor secrete sunt de părere că **această organizaţie s-ar fi perpetuat până în zilele noastre**. Dintre primii europeni care au încercat să-i pătrundă tainele, Jacolliot, consul al Franţei la Calcutta în timpul celui de-al doilea imperiu francez, menţiona **o serie de tehnici deţinute de *Cei Nouă*, de neimaginat în 1860,** ca de exemplu sterilizarea prin folosirea radiaţiilor şi războiul psihologic. Semnificativ este faptul că, la mijlocul secolului XIX, Yersin, colaborator apropiat al lui Pasteur şi Roux, a afirmat că, în timpul unei călătorii făcute la Madras (India), a avut acces la anumite surse de informaţie străvechi, ce i-au permis ulterior punerea la punct a serurilor împotriva ciumei şi a holerei.

Prima mediatizare a legendei s-a realizat prin publicarea, în 1927, a cărţii lui Talbot Mundy, care a lucrat timp de 25 ani pentru Poliţia engleză din India. Conform afirmaţiilor sale, reluate de Louis Pauwels şi Jacques Bergier în lucrarea *"Dimineaţa magicienilor"* *, ***Cei Nouă Necunoscuţi*** folosesc un limbaj sintetic, **fiecare fiind în posesia unei cărţi ce este mereu reactualizată**, care conţine expunerea amănunţită a unei ştiinţe.

---

* *Louis Pauwels & Jacques Bergier:* **Dimineaţa magicienilor**, Editura Nemira, Bucureşti 1994

Se pare că ***ştiinţa sacră*** aflată în posesia respectivei societăţi secrete **cuprinde domenii extrem de actuale**: 1.Tehnica propagandei şi războiului psihologic; 2.Fiziologia subtilă; 3.Microbiologia; 4.Transmutaţia metalelor; 5.Mijloace de telecomunicaţie; 6.Antigravitaţia; 7.Cosmogonia; 8.Aplicaţii ale luminii; 9.Sociologia, ce conţine legile evoluţiei societăţilor omeneşti şi permite anticiparea progresului şi decăderii lor. Prima carte este consacrată tehnicilor de propagandă şi de război psihologic. Oficial, tehnicile de psihologie a limbajului încep să se cristalizeze în Occident abia după cel de al doilea război mondial. A doua carte este consacrată fiziologiei şi furnizează, printre altele, mijlocul de a ucide un om prin simpla atingere, prin inversiunea influxului nervos. Se presupune că judo s-ar fi născut din scurgerile de informaţii din această sursă.

Manifestările exterioare ale celor ***Nouă Necunoscuţi*** sunt rare. Una dintre ele este legată de destinul uimitor al unuia din cei mai misterioşi oameni ai Occidentului: **Papa Silvestru al II-lea**, cunoscut sub numele de Gerbert d'Aurillac. Născut la Auvergne în **920** şi mort în **1003**, Gerbert a fost călugăr benedictin, profesor la Universitatea din Reims, arhiepiscop de Ravenna şi Papă, prin graţia împăratului Otho al III-lea. După ce a stat o vreme în Spania, a făcut o misterioasă călătorie în Indii, unde a deprins nişte cunoştinţe care i-au stupefiat pe cei din anturajul lui. Printre altele, ţinea la palat **un cap de bronz care răspundea cu DA sau NU** la întrebările ce i se puneau despre politică şi despre situaţia generală a creştinătăţii. Capul a fost distrus la moartea lui, iar cunoştintele obţinute prin el ascunse cu grijă.

Energia atomică – un pericol...multimilenar

Realitatea existenţei unor persoane ce păstrează o ştiinţă tainică şi veritabilă a fost confirmată de Jacques Bergier, care a lucrat ca asistent al lui Andre Helbronner şi a făcut cercetări în domeniul radioactivităţii. El povesteşte cum, în **iunie 1937**, a primit vizita unui personaj misterios, ce s-a prezentat sub pseudonimul **Fulcanelli** şi care l-a pus în gardă cu cercetările din domeniul energiei nucleare:

"Domnul André Helbronner, al cărui asistent sunteţi, cred, este în căutarea energiei nucleare. Domnul Helbronner a binevoit să mă ţină la curent cu unele rezultate obţinute şi în special cu apariţia radioactivităţii corespunzătoare poloniului, atunci când un filament de bismut este volatilizat de o descărcare electrică în deuteriu la înaltă presiune. Sunteţi foarte aproape de reuşită, ca de altfel încă vreo câţiva savanţi contemporani. Pot să-mi permit să vă pun în gardă? Lucrările cărora vă consacraţi dvs. şi colegii dvs. sunt teribil de primejdioase. Nu numai pe dvs. vă pun în pericol. Sunt de temut pentru întreaga omenire. ***Eliberarea***

energiei nucleare este mai uşoară decât credeţi. *Iar radioactivitatea artificială produsă poate să otrăvească atmosfera planetei în câţiva ani. În plus, din câteva grame de metal se pot fabrica explozivi atomici şi culca la pământ oraşe întregi. Vă spun foarte direct:* ***alchimiştii ştiau asta de mult timp.****"*

Bergier încercă să-l întrerupă revoltându-se: alchimiştii şi fizica modernă! Era cât pe ce să devină sarcastic, când amfitrionul îl întrerupse:

"Ştiu ce o să-mi spuneţi, dar e lipsit de interes. Alchimiştii nu cunosc structura nucleului, nu cunosc electricitatea, n-aveau nici un mijloc de detecţie. N-au putut opera aşadar nici o transmutaţie, deci niciodată n-au putut elibera energia nucleară. N-am să încerc să vă dovedesc ceea ce am să vă spun acum, dar vă rog să i-o repetaţi domnului Helbronner: ***nişte aranjări geometrice de materiale extrem de pure sunt suficiente spre a dezlănţui forţele atomice, fără a fi nevoie să se utilizeze electricitatea ori tehnica vidului.*** *Mă voi mărgini apoi să vă citez ceva scurt."*

Omul luă de pe birou cartea lui Frederic Soddy, *L'interpretation du Radium*, o deschise şi citi:

"Cred că au existat în trecut civilizaţii care au cunoscut energia atomului şi pe care o proastă întrebuinţare a acestei energii le-a distrus în totalitate." Pe urmă reluă:

"Vă cer doar să admiteţi că vreo câteva tehnici parţiale au supravieţuit. Vă mai cer să reflectaţi la faptul că ***alchimiştii amestecau, în cercetările lor, preocupări morale şi religioase, în timp ce fizica modernă s-a născut, în secolul al XVIII-lea, din amuzamentul câtorva nobili şi al câtorva libertini cu dare de mână. Ştiinţă fără conştiinţă...*** *Am crezut că fac mai bine avertizând, pe ici-pe colo, câţiva cercetători, dar n-am nici o speranţă de a vedea avertismentul meu dând roade. În rest, n-am nici o nevoie să sper."*

Bergier avea să păstreze în auz pentru totdeauna sunetul acelui glas precis, metalic şi demn*. Îşi permise să pună o întrebare:

-"Dacă chiar dumneavoastră sunteţi alchimist, domnule, nu-mi vine să cred că vă petreceţi timpul încercând să fabricaţi aur. De un an de zile încerc să mă documentez cu privire la alchimie şi dau tot peste şarlatani sau peste nişte interpretări ce-mi par fanteziste. Dumneavoastră, domnule, aţi putea să-mi spuneţi în ce constau cercetările dumneavoastră ?

- Îmi cereţi să rezum, în patru minute, patru mii de ani de filozofie şi eforturile mele de o viaţă. Îmi cereţi, pe lângă asta, să traduc într-un

---

* *Louis Pauwels & Jacques Bergier*: ***"Dimineaţa magicienilor"***, Editura Nemira, Bucureşti 1994

limbaj clar niște concepte pentru care limbajul clar nu este făcut. Pot, totuși, să vă spun următoarele: știți desigur că, în știința oficială progresistă, rolul observatorului devine din ce în ce mai important. Relativitatea, principiul de incertitudine vă arată în ce măsură observatorul intervine astăzi în fenomene. ***Secretul alchimiei este acesta: există un mijloc de a manipula materia și energia încât să se producă ceea ce oamenii de știință contemporani ar numi un câmp de forță. Acest câmp de forță acționează asupra observatorului și-l pune într-o situație privilegiată față de Univers. Din acest punct privilegiat, el are acces la niște realități pe care spațiul și timpul, materia și energia, ni le maschează îndeobște.*** *Asta numim noi* ***Opus Magnum****.*

- Și piatra filozofală ?Fabricarea aurului ?

- Nu sunt decât aplicații, cazuri particulare. ***Esențialul nu este transmutația metalelor, ci aceea a însuși experimentatorului.*** *E un vechi secret pe care doar câțiva oameni pe secol îl regăsesc.*

- Și ce se poate întâmpla cu ei atunci ?

- Poate am să aflu într-o zi."

Omul cunoscut sub numele de Fulcanelli a dispărut cu desăvârșire după război, iar toate încercările lui Bergier de a-l regăsi au eșuat. După toate aparențele, acesta **s-a alăturat expediției organizate de Marconi în jungla sudamericană, al cărei principal scop a fost întemeierea unui oraș secret de înalt nivel tehnologic.** Afirmațiile acestuia au fost însă **confirmate pe deplin** atunci când, în reactorul atomic al lui Enrico Fermi, a avut loc prima reacție controlată în lanț, ca rezultat al unei combinații geometrice de cuburi de U_{235} și de grafit, fără a se folosi curentul electric și tehnica vidului.

Isaac Newton – urmașul Marilor Maeștri

De asemenea, într-un discurs pronunțat la Cambridge, în iulie 1946, cu ocazia sărbătoririi tricentenarului nașterii lui **Isaac Newton**, savantul atomist Da Costa Andrade se arăta convins că **descoperitorul legii atracției universale a făcut parte din acei inițiați care și-au transmis unul altuia, de-a lungul secolelor, taina materiei și a forței ascunse în ea, dar nu oferise lumii decât o infimă parte din ceea ce cunoștea:** *"Nu pot spera să-i conving pe sceptici că Newton avea puteri de profeție sau vreo viziune specială care i-ar fi revelat energia atomică, dar voi spune, pur și simplu că frazele pe care vi le voi cita depășesc cu mult, în mintea lui Newton, atunci când vorbește despre transmutația alchimică, îngrijorarea cu privire la vreo tulburare a comerțului mondial în urma sintezei aurului."*

Pentru a-și susține poziția, Da Costa l-a citat chiar pe Newton: *"Practica alchimiei și maniera în care mercurul poate fi astfel impregnat*

a fost păstrată secretă de cei care o ştiau şi constituie, probabil, o poartă spre ceva mult mai nobil decât fabricarea aurului. Dar aceste cunoştinţe nu trebuie difuzate, căci, ***dacă scrierile lui Hermes Trimegistul sunt adevărate, lumea întreagă ar fi ameninţată de o gravă primejdie.*** *În afară de ştiinţa transmutării metalelor există şi alte arte, în măsura în care* ***vorbele Marilor Maeştri nu sunt simple lăudăroşenii. Doar ei cunoşteau aceste taine.*** *Dacă am urcat atât de sus, e fiindcă mă aflam pe umerii unor uriaşi."*

Iar Atterbury, contemporan cu Newton, afirma: *"Modestia ne învaţă să vorbim cu respect la adresa* ***Celor Vechi****, mai ales atunci când nu le cunoaştem perfect lucrările.* ***Newton, care le ştia aproape pe de rost, avea pentru ei cel mai mare respect*** *şi-i considera bărbaţi de geniu şi cu un spirit superior, care-şi duseseră descoperirile de tot felul mult mai departe decât ni se pare nouă în prezent, din ce a mai rămas din scrierile lor.* ***Sunt mai multe lucrări antice pierdute decât păstrate şi poate noile noastre descoperiri nu valorează cât anticele noastre pierderi."***

În 1666, plumbul devenea aur pur !

Un alt caz elocvent este cel al lui **Jean Frederic Schweitzer***, **zis Helvetius,** violent adversar al alchimiei, care a primit vizita unui străin în dimineaţa zilei de **27 decembrie 1666**. Era un bărbat cu o înfăţişare cinstită şi gravă şi cu un chip autoritar, îmbrăcat cu o simplă mantie. Întrebându-l mai întâi pe Helvetius dacă credea în piatra filosofală, la care celebrul doctor răspunse negativ, străinul deschise o cutie de fildeş ce conţinea trei bucăţi dintr-o substanţă asemănătoare sticlei sau opalului. Proprietarul cutiei declară că aceea era faimoasa piatră şi că putea produce, cu o cantitate atât de mică, 20 de tone de aur. Helvetius luă un fragment în mână şi mulţumindu-i vizitatorului pentru amabilitate, îl rugă să-i dea şi lui o bucăţică. Alchimistul refuză pe un ton brusc, adăugând, ceva mai curtenitor, că nu s-ar putea despărţi de vreo fărâmă din acel mineral nici pentru toată averea lui Helvetius, dintr-un motiv pe care nu-i era îngăduit să-l divulge. Rugat să-i furnizeze dovada spuselor sale realizând o transmutaţie, străinul răspunse că va reveni peste trei săptămâni şi-i va arăta lui Helvetius un lucru care-l va uimi. Reveni punctual în ziua stabilită, dar refuză să opereze, afirmând că-i era interzis să dezvăluie secretul. Consimţi, totuşi, să-i dea lui Helvetius o bucăţică din piatră, nu mai mare decât un bob de muştar. Şi cum doctorul îşi exprima îndoiala că o canti-

---

* *Louis Pauwels & Jacques Bergier*: ***"Dimineaţa magicienilor"***, Editura Nemira, Bucureşti 1994

tate atât de infimă ar fi putut produce vreun efect, alchimistul rupse bucăţica în două şi i-o întinse pe cealaltă, spunând: "*Chiar şi numai atât ajunge.*"

Savantul nostru trebui să mărturisească atunci cum, la prima vizită a străinului, izbutise să-şi însuşească nişte fărâme din piatră şi că ele preschimbaseră plumbul nu în aur, ci în sticlă. "*Ar fi trebuit să le protejaţi cu ceară galbenă*", răspunse alchimistul, "*aşa ar fi pătruns mai bine plumbul şi l-ar fi transformat în aur.*" Omul promisese să revină a doua zi dimineaţă, dar nu mai veni, aşa încât Helvetius se hotărâ să încerce chiar el transmutaţia. **Topi trei drahme de plumb, înveli piatra în ceară şi o lăsă să cadă în metalul lichid. Acesta se preschimbă în aur !** L-a dus imediat la un aurar, care declară că **era cel mai fin aur pe care-l văzuse vreodată** şi voi să-l cumpere cu 50 de florini uncia. Încheindu-şi relatarea, Helvetius spune că lingoul de aur rămase tot în posesia sa, dovada tangibilă a transmutaţiei. Vestea se răspândi cu iuţeala fulgerului. **Spinoza**, care nu poate fi socotit un naiv, se interesă de chestiune şi îi făcu o vizită aurarului care expertizase aurul. Relatarea lui confirmă pe deplin afirmaţiile lui Helvetius. **Aurarul, Brechtel,** îşi cunoştea foarte bine meseria, de vreme ce **bătea monede pentru ducele de Orania...**

Atlantida şi armele zeului Wotan

Transcenderea interpretărilor partizane şi a modului limitat de abordare din partea ştiinţei oficiale contemporane relevă faptul că ***mitologia***, element de referinţă în analiza de ansamblu a gradului de emancipare a unei civilizaţii, reprezintă zona abisală de convergenţă dintre realitate şi imaginaţie, regiunea de confluenţă şi influenţă dintre psihologia concretă şi cea abisală, centrul de acţiune al arhetipurilor ancestrale, ce marchează profund cursul evenimentelor istorice, oscilând cu o infinitezimală precizie între esenţă şi aparenţă.

Deşi este abordat de cele mai multe ori cu superficialitate, ***mitul*** este cel care determină multe dintre aspectele istorice aparent neesenţiale, dar cu un puternic impact în viaţa cotidiană, tocmai pentru că el **exprimă o realitate subtilă incontestabilă**. Iată şi exemplul cel mai elocvent: mitul **Atlant**idei, continent şi civilizaţie dispărute cu peste 12 milenii în urmă în apele Oceanului **Atlant**ic, a jucat un rol esenţial în denumirea binecunoscutei alianţe politico-militare transnaţionale NATO, Organizaţia Tratatului **Atlant**icului de Nord. De asemenea, numele organizaţiei constituie şi o *reflexie* a mitologiei germanice, în care zeul WOTAN este tocmai zeul războiului.*

---

* **N. edit.:** În transcriere franceză (şi română), iniţialele acestei organizaţii sunt **OTAN**...

După cum arată Călin Turcu în cartea sa, *"OZN-istorie stranie şi adevărată"**, la sfârşitul secolului XIX a fost editat în Anglia un volum ciudat, în care autorul, Scot Elliott, descrie în detaliu **un tip de disc zburător sau de navă spaţială**, care se presupune că era **folosit în dispăruta Atlantidă**:

"Mijloacele de locomoţie ale atlanţilor erau minunate, căci maşina zburătoare... era atunci un fapt împlinit... Acesta nu era un mijloc de transport pentru oamenii obişnuiţi. Sclavii, servitorii şi masele de lucrători trebuiau să meargă pe jos sau să călătorească în căruţe grosolane trase de animale ciudate. Navele aeriene erau cam ceea ce sunt astăzi caleaşca sau mai degrabă yahtul particular, căci ele trebuie să fi fost foarte costisitoare. Aceste nave erau în general ***cu două locuri, uneori cu şase sau opt.*** *Când războiul şi nenorocirile sunară sfârşitul Vârstei de Aur,* ***nave de război care puteau să se deplaseze în aer*** *înlocuiau, din ce în ce mai mult, navele maritime, deoarece ele erau, în mod firesc, nişte mecanisme de distrugere mult mai eficiente. Acestea erau* ***construite pentru a transporta 50-100 de războinici.***

Vimanele erau făcute din lemn sau din metal. *Primele erau făcute din lemn şi scândurile folosite erau extrem de subţiri, dar în ele se injecta o substanţă care le micşora greutatea şi le făcea deosebit de rezistente în acelaşi timp. Când se folosea metalul, acesta era în general* ***un aliaj din două metale albe şi unul roşu****. *Aliajul era alb ca aluminiul şi chiar mai uşor decât el. Pe scheletul unei nave aeriene se întindea o foaie mare din acest metal, care era apoi bătut cu ciocanul şi sudat electric când trebuia. Dar fie că erau din lemn sau din metal, suprafaţa lor era în aparenţă dintr-o singură bucată, fără suduri vizibile, perfect netedă şi lucioasă şi străluceau în noapte ca şi cum ar fi fost acoperite cu o zugrăvire luminoasă.*

Cea mai interesantă pare să fi fost metoda de propulsie. ***La început,*** *se pare că* ***vrill-ul personal a furnizat forţa motrice,*** *dar această metodă a fost înlocuită mai târziu printr-o forţă care, deşi de un tip necunoscut, acţiona asupra aparatelor mecanice.* ***Această forţă, care n-a fost încă descoperită de ştiinţă, era de natură eterică."***

---

* *Călin N. Turcu* : **OZN - istorie stranie şi adevărată**, Editura Elit-Comentator, 1992

** **N. edit.:** Pentru strămoşii românilor, albul şi roşul erau culori sacre, încă din paleolitic. Albul însemna puritate, divinitate, roşul - viaţă (culoarea Soarelui). Gemenii Divini / Zalmoxis erau Apollo (Cel Alb) şi Artemis (Cea Roşie) iar culorile lor se regăsesc în şnurul mărţişorului...

De asemenea, în lucrarea *"Universul secret din Mu"*, James Churchward povesteşte că, în timpul unei călătorii în India, efectuată la sfârşitul secolului trecut, a avut ocazia să examineze **vechi manuscrise hinduse**, despre care preoţii îi spuseseră că era vorba de nişte cópii ale unor arhive dintr-un templu ce dăinuia dinainte de civilizaţia indiană:

"...Un desen cuprinzând instrucţiuni pentru construcţia maşinii zburătoare şi a motorului său. Mijlocul de propulsie era luat din atmosferă într-un mod simplu şi puţin costisitor. ***Motorul semăna puţin cu turbina noastră actuală şi, odată pus în mişcare, nu se mai oprea deloc, până nu era oprit. Dacă nu, el continua să se învârtească până ce piesele sale se uzau. Aceste nave zburătoare puteau să facă înconjorul Pământului fără să se oprească, până ce mecanicul său se epuiza. Autonomia lor de zbor era nelimitată, sau mai degrabă limitată numai de gradul de uzură al metalului. Am găsit texte ce vorbeau de zboruri care acopereau fără escală peste 5.000 km. Toate textele care fac aluzie la aceste maşini zburătoare indică foarte precis că ele erau autonome şi că zburau prin ele însele. Nu aveau nevoie de carburant."***

Trebuie să recunoastem că, în unele privinţe, actualele aplicaţii ale tehnologiilor negre din domeniul mijloacelor de transport pot fi considerate primitive în comparaţie cu aceste realizări ale trecutului îndepărtat. Există, însă, serioase argumente care sprijină ipoteza conform căreia **continentul indian a adăpostit, în trecutul îndepărtat, o civilizaţie superioară,** ce a atins performanţe deosebite din punct de vedere tehnic şi tehnologic. Una dintre cele mai remarcabile realizări o reprezintă aparatele de zbor denumite generic sub termenul de ***vimana***.

Eposurile vechi indiene şi Puranele, mai ales cărţile 6-10 din ***Mahabharata***, precum şi alte scrieri provenite din aceeaşi arie culturală, oferă **descrieri concrete ale unor maşini zburătoare, ale tacticilor de luptă şi chiar indicaţii privitoare la construcţia lor.** În imensa bibliotecă de manuscrise a Academiei Internaţionale de Cercetări Sanscrite din Mysore a fost descoperit un manuscris vechi de circa 3.000 ani, atribuit înţeleptului yoghin Bharadava, care a trăit în jurul anului **1.000 aC**. Studiul, intitulat ***"Vimanica Shastra"***, cuprinde **opt** capitole însoţite de diagrame şi enumeră 31 de subansamble esenţiale ale aeronavei şi **16** metale sau aliaje, a căror denumire nu a putut fi tradusă cu o suficientă precizie:

"În mijlocul navei se află o cutie metalică grea, sursa de energie. *Din această cutie, forţa este transmisă prin două ţevi groase, fixate la pupa şi prora navei. În afară de aceasta, energia se difuzează spre* ***opt*** *braţe cu orificiile îndreptate în jos. În timpul decolării se deschid supapele ce-*

lor ***opt*** * *ţevi îndreptate în jos şi capetele de sus ale acestora sunt închise. Curentul de forţă se opinteşte în pământ, ridicând astfel nava în aer. Când ea se află la o anumită înălţime, orificiile superioare se închid pe jumătate, pentru a permite navei să se menţină în văzduh. Cea mai mare parte din energie este transmisă apoi ţevii din spate, care face ca nava să înainteze..."*

Preistorie cu...navete spaţiale

Însăşi enumerarea a 16 metale este un fapt remarcabil pentru o perioadă în care istoria oficială consideră că în Egipt abia începuse epoca fierului, prin intermediul hiţiţilor. În afară de fier, egiptenii mai cunoşteau aurul, argintul, arama, zincul, cositorul şi mercurul. Un fel de ilustraţie la ***"Vimanica Shastra"*** o constituie desenele dintr-un templu săpat în stâncă, situat la Elora, în apropiere de Haiderabad. *Templul lui Kailasanat*, de dimensiuni monumentale, simbolizează reşedinţa zeului Shiva, Kailhasa, muntele sfânt din Himalaya şi este înconjurat de jur împrejur de alte 30 de sanctuare. **Pereţii sunt împodobiţi, în afară de chipurile zeilor şi cu scene de luptă în care apar maşini de război zburătoare.** Reprezentările coincid cu descrierile din manuscrisele sanscrite:

"La porunca lui ***Rama*** *s-a înalţat, cu un bubuit asurzitor, deasupra norilor, o* ***vimana*** *strălucitoare... Bhoma zbura cu vimana sa pe o rază puternică ce strălucea ca Soarele şi al cărei zgomot semăna cu vuietul mării...****Sunt maşini care zboară la mari înălţimi, datorită mercurului şi curentului puternic care le mână. Sunt capabile să parcurgă distanţe nesfârşite şi să se mişte de sus în jos şi de jos în sus, înainte şi înapoi...*** *În măruntaiele maşinii se află o instalaţie cu un căzănel de fier în care se înfierbântă, la un foc anume potrivit, mercurul.* ***Patru rezervoare cu mercur*** *permit acestei instalaţii să producă un curent de forţă. Maşina poate apoi urca spre cer, făcând un* ***zgomot asurzitor****, iar cei care-i urmăresc traiectoria au impresia că văd o perlă uriaşă."*

Scrise pe vremea când Roma nu fusese încă întemeiată şi când "miracolul" grec se ascundea în nebuloasa unui viitor incert, trebuie să recunoaştem că aceste descrieri ale unei nave de zbor sunt destul de tehnice. Rama s-a aliat cu Hanuman, bunul rege al maimuţelor. Regele urşilor i-a spus lui Hanuman: *"Ridică-te viteazule, sari peste mare şi salvează-ne! Tatăl tău este zeu vântului, el ţi-a dat forţa. De când erai copil, când ai văzut Soarele, ai crezut că ai în faţa ta un fruct roşu şi ai sărit până la cer trei sute de mile întregi...Şi-a fluturat Hanuman coada sa*

---

* **N. edit.:** Ca şi 4 sau 19, 8 era un număr sacru pentru traco-geţi şi strămoşii lor.

lungă, ce strălucea sinuos în văzduh. La izbitura ei, muntele cel mare s-a cutremurat şi copacii au pornit-o pe urmele ei în înălţimi, vieţuitoarele ascunse în peşteri au urlat de spaimă, de frică şerpii au scos flăcări pe gură şi au muşcat stânca, de s-a prefăcut într-o pară de foc..."

Tot în *"Ramayana"* se găseşte o descriere a zborului unei vimane: *"Când zorii se iviră,* ***Rama****, luând* ***Carul Ceresc*** *pe care Puspaka i-l trimisese prin Vivipishand, se făcu gata de plecare. Acest car* ***se propulsa el însuşi****. Era mare şi fin decorat.* ***Avea două etaje şi numeroase camere cu ferestre*** *şi era împodobit cu drapele şi stindarde. Emitea un sunet melodios, zburând pe drumurile cerului."*

Informaţii asemănătoare se găsesc şi în literatura creată de preoţii lama din Tibet, în special în cărţile sfinte *"Kantjur"* şi *"Tantjur"*. Deşi cuprind **sute de volume**, acestea nu au fost **traduse decât într-o infimă măsură în limbile europene**:

*"****Subdiviziunile mişcărilor vimanelor*** *sunt: înclinaţia, ascensiune verticală, coborâre verticală, înainte, înapoi, ascensiune normală, coborâre normală, înaintare pe distanţe lungi, cu ajutorul unei ajustări a părţilor mecanice care dau o mişcare perpetuă. Forţa şi rezistenţa acestor maşini depind de materialul folosit. Iată câteva din calităţile unui car aerian:* ***poate deveni invizibil****, poate transporta pasageri, se poate realiza la dimensiuni mai mici, se poate deplasa în linişte;* ***dacă se foloseşte sunetul****, vimanele trebuie trebuie să aibă o mare flexibilitate a părţilor mecanice, trebuie să dureze mult timp, trebuie să fie închise şi bine acoperite...Cu ajutorul acestor maşini, fiinţele umane pot să zboare în aer, iar fiinţele cereşti să coboare pe Terra...****Anumite vimane puteau să urce până în regiunile solare şi chiar dincolo de ele, în regiunile stelare..."*

Antichitatea nu ducea lipsă nici de sugestive demonstraţii de forţă. Astfel, în *"Ramayana"*, măciuca eroului străbate aerul, *"învăluită în flăcări ca un meteorit de foc"* şi peste tot unde trece rămâne numai cenuşă, iar pentru a-şi înspăimânta duşmanii, Rama trage, cu arcul său regesc, un *"minunat proiectil"*, care, după ce a trecut prin toţi palmierii şi a perforat muntele *"până în mijlocul infernului"*, s-a ridicat apoi drept în văzduh sub forma unei lebede şi *"strălucind de o lumină infinită"*, a revenit de unde a pornit.

Al treilea război mondial a avut loc în Antichitate !

Conform cercetătorului italian dr. Roberto Pinotti, examinarea din punct de vedere tehnic a textelor hinduse este deosebit de importantă, deoarece poate aduce o nouă perspectivă cu privire la India antică. El a subliniat că **zeii vedici au luptat în cer folosind vehicule propulsate cu**

motoare cu reacție și dotate cu arme teribile, oferind 32 de citate în care se fac referiri la modul de utilizare al vimanelor, similare instrucțiunilor moderne de manipulare a radarului, energiei solare și fotografiei.

Dr. Pinotti este de părere că autorul tratatului *"Vimanica Shastra"* a încercat să redea cât mai fidel conceptele unei înalte tehnologii. Citând un fragment din această lucrare multimilenară, el a precizat că **străvechile aeronave indiene erau construite dintr-un aliaj metalic special, capabil să absoarbă căldura** și a făcut referiri la **7 tipuri de oglinzi și lentile care puteau fi folosite în scop ofensiv sau defensiv**. Așa-numita oglindă "*pinjula*" constituia un fel de "*scut video*", ce împiedica orbirea piloților de către "*razele malefice*" și de către arma "*marika*", atât de asemănătoare cu ceea ce cunoaștem astăzi sub numele de ***tehnologie laser***.

Conform expertului italian, principiul de propulsie descris în textele sanscrite este de tipul electrochimic, însă **un rol important revenea și energiei solare**. De exemplu, aeronava denumită *tripura vimana*, despre care se amintește în *Vimanica Shastra*, era propulsată de "*energia motrice a razelor solare*", forma alungită a acesteia corespunzând cerințelor de aerodinamicitate, în timp ce uriașa *shakuna vimana* poate fi un hibrid avion-rachetă, **similar navetelor spațiale actuale**.

Un alt text la care a făcut referire dr. Pinotti, *"Samarangana Sutradhara"*, cuprinde circa 230 de fragmente dedicate modului de construcție al vimanelor și al utilizării lor pe timp de pace sau de război. Cercetătorul este de părere că vechii indieni aveau cunoștințe avansate legate de folosirea elementului "*foc*", după cum rezultă din utilizarea armelor denumite "*astra*": "*soposamhara*" (rachetă incendiară), "*prasvapna*" (care cauza somnul) și **patru tipuri de rachete care produceau tunete**. De asemenea, vehiculul despre care se fac afirmații că era capabil să se deplaseze în *Suryamandal* (sistemul solar) și *Naksatramandala* (sistemul stelar) nu poate fi catalogat în mod simplist ca aparținând domeniului mitologiei, tocmai datorită naturii tehnice a descrierilor pe care le cuprinde.

China, India și "armele zeilor"

Treptat, tehnologia producerii armelor performante s-a pierdut, ea fiind readusă în actualitate de către chinezul Wu Ching Yao abia în anul **1040 dC**, prin menționarea explicită a formulei prafului de pușcă. Două secole mai târziu, un savant arab a aprofundat subiectul într-un tratat complet, în care a dezvăluit substanțele necesare fabricării pulberii și în care salpetrul era numit semnificativ "*zăpadă de China.*" În anul 1232, apărătorii Imperiului Celest au respins cavaleria mongolă ce asedia Kai-Fung-Fu, folosind ceea ce purta denumirea de "*săgeți de foc.*" În 1249, un

alt arab a calificat **rachetele** drept *"săgeți chinezești"*, iar în 1280, Hassan al Ramah a scris *"Arta de a lupta cu mașinile de război"*, în care nu numai că a expus tehnologiile de fabricare a pulberii și proiectilelor, dar a prezentat și o **torpilă incendiară** propulsată cu două fuzee de mari dimensiuni, pe care a numit-o *"un ou de foc care se menține prin el însuși."*

La începutul secolului al XIX-lea, după o lungă perioadă de eclipsă, **racheta de luptă a reintrat**, pe neașteptate și cu multă eficiență, **în arsenalul armatelor, în India.** În cursul campaniei de pe coasta Coromandel, un adevărat potop de foc s-a abătut asupra falnicei cavalerii britanice, fuzeele lansate de rachetiștii prințului de Mysore, Haider Ali, producând mari pierderi trupelor invadatoare engleze. Proiectilele, foarte simple, erau confecționate din tije de bambus de peste **3 m** lungime, pe care erau fixate cartușe de fier cu rol de camere de ardere. Bătaia rachetelor era de aproape **2 km**. Ca urmare a succesului obținut, fiul lui Haider Ali, Tippoo Sahib, a mărit corpul artificierilor, de la 1.200 la 1.500 de oameni, administrând cu ajutorul lor, în deceniul 1780-1790, alte înfrângeri jenante pentru britanici.

Portugalia, mare putere – o șansă refuzată

Referindu-se la o perioadă mai recentă a istoriei, Sorin Ștefănescu amintește, în cartea *"Sfidarea Timpului"* *, de un eveniment petrecut în **17 aprilie 1709**, atunci când regele Joao al V-lea al Portugaliei a emis o hotărâre cu privire la finanțarea călugărului iezuit Bartholomeo Lourenco de Gusmao, în vederea realizarii unui vehicul zburător, în care se arăta: *"Fiind de acord cu sfatul consiliului meu, ordon pedeapsa cu moartea împotriva greșelii. Dar, cu scopul de a încuraja petiționarul să se consacre cu râvnă spre îmbunătățirea mașinii care este capabilă să producă efectele menționate de el, îi garantez, de asemenea, un loc în Colegiul din Barcelona, cu o pensie anuală de 600.000 de reis pentru toată viața."*

Gusmao venise la Lisabona din America de Sud cu numai un an înainte, fiind hotărât să construiască un fel de avion, al cărui secret afirma că îl deține de la amerindienii în mijlocul cărora trăise numeroși ani. Din nefericire, deși avusese prilejul să cunoască mijlocul prin care te puteai ridica de la pământ și *"zbura chiar de la o planetă la alta"*, **nu reușise să rețină decât modul de realizare a unui vehicul atmosferic**. Cum sumele necesare erau departe de a fi modeste, se adresă regelui promițând o sumedenie de avantaje, care nu puteau fi trecute cu vederea: Portugalia va deveni stăpâna văzduhului, distanțe enorme vor fi stră-

---

* *Sorin Ștefănescu* : **Sfidarea Timpului**, Editura Zona, București 1992

bătute cu peste 200 de leghe pe zi (1.000 km), deasupra oceanelor sau a uscatului, transportul trupelor, călătorilor sau mărfurilor va putea fi efectuat cu mare uşurinţă etc. Regele fu de acord. Ca urmare, la **15 august**, sub privirile uimite ale curţii şi regelui, un model al aparatului se ridică încet câţiva metri de la pământ. La bord izbucni însă un incendiu, nava ateriză rapid, iar focul a fost stins cu mare dificultate. Pe **30 octombrie**, un nou test avu un succes deplin: **vehiculul s-a ridicat mult deasupra curţii din *Casa da India* şi a coborat intact**.

Deşi iniţial entuziasmul a fost general, Gusmao fiind poreclit *Voador* (zburătorul), iar maşinăria sa *Passarola* (pasărea), **ulterior descoperirea a fost trecută sub tăcere**: Inchiziţia era foarte puternică, iar satanica creaţie a iezuitului trebuia să-şi înceteze existenţa. **Planurile au fost arse sau au dispărut** şi ingeniosul călugăr, dovedind un respect deosebit faţă de ordinele superiorilor, **a renunţat la experienţele sale**. Dar cum arăta vehiculul observat şi admirat de atât de mulţi oameni? Conform gravurilor, era **un fel de gondolă, de forma unei păsări** căreia nu-i lipseau nici coada şi nici aripile batante. Bile de chihlimbar şi sfere magnetice, plasate deasupra unei cudate pânze concave sub care era prinsă nacela, se pare că asigurau un al doilea sistem de propulsie. Părintele iezuit Manuel Antonio Gomez vorbeşte chiar de **baloneţi umflaţi cu hidrogen** şi un **generator de gaz**.

Anticitate cu...avioane, planoare şi "epoleţii lui Coandă"

În afară de mărturiile de ordin cultural, există şi **dovezi de ordin material**, dintre care poate fi amintit faptul că, în San Salvador, a fost descoperită o tavă din argilă, pe suprafaţa căreia sunt reprezentaţi oameni zburând deasupra palmierilor, în stranii vehicole din care tâşnesc fum şi flăcări. De asemenea, la *Muzeul din Montreal* există copia unui foarte controversat obiect, găsit într-un mormânt precolumbian, ce are o **vechime de circa 1.800 de ani**. Unii specialişti îl consideră a fi **modelul redus al unui... avion preistoric supersonic:** aripă delta, cabină de pilotaj, parbriz, direcţie, profundor etc.

Un obiect similar a fost descoperit **într-un mormânt egiptean**. Deşi iniţial a fost considerat reprezentarea unui şoim, unele detalii, cum ar fi coada verticală şi extremităţile aripilor desfăşurate curbate înainte, dr. Khalil Messiha, inginer în aeronautică, a arătat că acesta este, de fapt, **modelul unui planor**, deoarece, lansat cu mâna, planează pe o distanţă apreciabilă. La fel s-au comportat toate cele **14 modele** expuse în 1972 la *Muzeul de Antichităţi* din Cairo, într-o inedită expoziţie al cărui scop a fost de a demonstra nivelul ridicat al ştiinţei zborului în Egiptul Antic.

În **Zimbabwe**, pot fi văzute ruinele unei cetăți despre care nu se ştie când şi de ce popor a fost construită. Ceea ce intrigă însă în mod deosebit sunt **turnurile**, în interiorul cărora nu se poate pătrunde decât **prin acoperiş**. Legendele afirmă că aceste construcții erau **locuințele** *oamenilor zburători.* Toate au fost considerate poveşti până când, într-o zi, în vecinătatea enigmaticelor ruine au fost descoperite **mai multe statui ce întruchipau oameni cu aripi de cărăbuşi, fixate pe omoplați, a căror fizionomie era net diferită de cea a populațiilor negroide.**

La mii de kilometri distanță, **turnuri asemănătoare se înalță şi pe crestele munților peruvieni**. Legendele amerindiene spun că, în vremuri demult apuse, oamenii se deplasau prin aer aşezați pe **uriaşe...tăvi de aur.** Originalele mijloace de transport, care amintesc de covoarele fermecate orientale, erau dimensionate în funcție de numărul şi greutatea pasagerilor. Discurile erau turnate dintr-un aur deosebit, cu o densitate mai mică decât cea cunoscută în prezent. **Lovite cu un baston special**, ce le făcea să vibreze cu o anumită frecvență, se ridicau în văzduh şi rămâneau suspendate atâta timp cât dura vibrația metalului. Viteza, continuitatea şi direcția de zbor depindeau de ritmul bătăilor administrate *discului volant.* Contrar aşteptărilor, tradiția nu pune capacitatea de zbor a ciudatelor tăvi pe seama unei forțe supranaturale, ci pe seama măiestriei meşterilor, care ştiau să combine dimensiunile şi compoziția lor în vederea obținerii efectului dorit.

Motorului "meloman" îi plăcea vioara...

Indiferent de circumstanțele în care se fac referiri la vimanele indiene în literatura hindusă, **secretul care făcea posibilă deplasarea lor silențioasă sau melodioasă rămâne învăluit în mister**. Şi apoi unde s-ar putea găsi o forță capabilă să propulseze aeronave la mari înălțimi şi pe distanțe impresionante, **fără a folosi combustibil ?** Cine a mai auzit să obțină ceva fără a da altceva în schimb, de exemplu energie fără carburant? Un astfel de lucru pare absolut imposibil din punctul de vedere al ştiinței oficiale, edificiul teoretic neadmițând nici măcar ca probabilitatea ca un fenomen de acest gen să aibă loc. Cu toate acestea, în prezent se ştie că interpretările restrictive ale unor legi fizice au pus în situații penibile reputați oameni de ştiință. Astfel, **pornind de la Legea conservării energiei, un academician a încercat să-i demonstreze lui Edison că sunetul nu poate fi înregistrat.** Un asemenea om nu a putut să accepte realitatea nici măcar atunci când i s-a prezentat un dispozitiv complet funcțional, fiind convins că este vorba de o farsă!

Şi totuşi...o misterioasă forţă a fost redescoperită în **1890** de inventatorul american John Worrell KEELY, care a denumit-o ***forţă dinasferică***. Experimentele sale au captat atenţia fraţilor Barnato, care l-au trimis pe Ricardo Seaver să cerceteze activitatea lui KEELY. Este semnificativ faptul că, la momentul respectiv, nu existau nici radio, nici televiziune şi nici cunoştinţe despre razele cosmice şi despre a patra stare a materiei.

Referindu-se la descoperirea făcută, KEELY a arătat că, în timp ce investiga forţele magnetice dintre cei doi poli ai Pământului, a avut şansa să descopere că "*un corpuscul de materie poate fi divizat prin vibraţie*", reuşind mai apoi să transpună principiul în practică, prin realizarea unui motor. Pentru a susţine cele afirmate, el a realizat o demonstraţie la laboratorul său din New York: **motorul**, ce a fost amplasat într-o încăpere fără nici o sursă de curent electric şi care era iniţial nemişcat, **a început să se rotească în momentul în care Worrell a generat o anumită tonalitate cu vioara; viteza sa a crescut până la o valoare impresionantă şi a rămas constantă până în momentul în care KEELY a generat o altă tonalitate, după care a scăzut la zero.**

Marele Secret interzis: Forţa Vibratorie

După unele interpretări, respectivul motor avea o "cheie" funcţională, legată în mod intim de câmpul energetic al inventatorului, deoarece încercările invitaţilor săi de a reporni motorul nu au avut succes decât în momentul în care John i-a atins, transmiţându-le vibraţiile personale. Referindu-se la acest aspect, autorul lucrării ***"Doctrina Secretă"*** a subliniat:

"*Tocmai pentru că* ***descoperirea lui KEELY ar fi putut duce la dezvăluirea unuia dintre cele mai bine păstrate secrete oculte****, secret care nu poate fi divulgat sub nici o formă maselor... Aplicaţiile practice ale cunoaşterii planurilor subtile 5 şi 6 ale* ***forţei*** *eterice şi astrale nu trebuie să fie utilizate niciodată în scop comercial.*

Dacă vă întrebaţi de ce ***nu i s-a permis*** *domnului KEELY să depăşească o anumită limită, răspunsul este evident: deoarece el a descoperit acea teribilă* ***forţă siderală****, denumită de atlanţii mask-mak şi de rishii arieni în «Astra Vidya», cu un nume ascuns profanilor. Este* ***vrill****-ul din lucrarea «Rasa care ne va înlocui». a lui Bulwer Lytton şi al raselor viitoare ale Omenirii. Denumirea de* ***vrill*** *poate fi o ficţiune, dar* ***forţa*** *în sine este o realitate, fiind amintită în toate cărţile iniţiatice.*

Aceasta este ***forţa vibratorie*** *care, atunci când este dezlănţuită de un car de foc (Agniratha), conform instrucţiunilor din «Astra Vidya»,* ***poate transforma cu uşurinţă în cenuşă o sută de mii de oameni****. Este*

alegorizată în «Vishnu Purana», în «Ramayana» şi în alte lucrări, în fa bula despre înţeleptul Kapila, «a cărui privire a tranformat în cenuşă ce 60.000 de fii ai regelui Sagara» şi care este prezentată în tratatele es oterice sub numele de «Kapilaksha» (Ochiul lui Kapila). Aceasta poate f însă şi ***forţa satanică****, care, dacă intră în mâinile câtorva Atila moderni* ***poate reduce Europa, în doar câteva zile, la stadiul haotic primitiv, fără a lăsa supraviețuitori*** *care să relateze ceea ce s-a întâmplat."*

Următorul experiment al lui KEELY a constat în realizarea unei aeronave metalice în greutate de circa 4 kilograme, pe care a conectat-o la un fir subţire de platină. Celălalt capăt al firului a fost legat la "transformatorul său simpatic" şi s-a aplicat din nou misteriosul principiu sonic. În acest mod, el a fost capabil să facă aeronava să se ridice în aer, să plutească, să coboare şi să se mişte conform propriei voinţe a inventatorului.

Oamenii şi OZN-urile zburau "pe muzică"

Există mai multe relatări ale unor martori oculari referitoare la unele **OZN-uri care au produs**, în apariţiile lor ciudate, **sunete muzicale, nemaiîntâlnite până atunci.** De exmplu, în **22 mai 1947**, mai multe formaţii de discuri volante au traversat Danemarca la joasă altitudine, producând un sunet puternic şi profund, similar unui roi uriaş de albine, sau unui aspirator gigantic, după cum susţine un martor ocular, iar în data de **27 septembrie 1952**, George H. Williamson din Arizona a auzit şi a văzut un disc imens care a trecut pe deasupra casei sale, însoţit de un zgomot asemănător unui roi gigantic de albine.

Într-un eveniment similar petrecut, pe **12 august 1950**, în micul oraş de munte Campello, în apropiere de trecătoarea elveţiană St. Gotthard, mai mulţi oameni, printre care era şi un profesor de fizică, au observat **între 80 şi 100 de discuri volante în zbor**. *"Când zburau produceau un zgomot asemănător unei orgi"*, a afirmat profesorul, în timp ce alţii l-au descris ca pe un extraordinar acord muzical, *"o simfonie celestă", "un sunet melodios ce parcurgea căile văzduhului"*.

Se pare că **ştiinţa vibraţiilor şi aplicaţiile acestora au fost binecunoscute şi răspândite pe scară largă odinioară**, până în momentul în care Omenirea a început să se cufunde în abisul distrugerii, **păstrătorii secretului căutându-şi refugiul în zone mai puţin expuse**, precum cele din Brazilia, Yucatan şi Peru, pe de o parte şi cele din Egipt, India şi Caldeea, de cealaltă.

"O vimana poate fi dirijată prin sunete şi acorduri", susţine Samar, iar *"Cartea lui Oahspe"* precizează că ***"unele erau propulsate doar prin intermediul muzicii." "Oamenii nu urcau şi nici nu coborau scările în străvechime"*** susţine o legendă din Caraibe, ci doar *"loveau un*

disc pentru a produce un sunet. ***Oricine putea dansa în aer*** *precum frunzele pe timp de furtună. Totul era atât de uşor!"*

De partea cealaltă a Atlanticului, în folclorul irlandez din Galway, se arată: *"În vremurile străvechi, oricine putea dansa în aer precum frunzele duse de vântul toamnei... oamenii făceau melodii pentru discuri."* Iar în insula St. Vincent din Indiile de Vest se păstrează încă o legendă în care se spune că *"**oamenii înţelepţi ai trecutului puteau zbura cu uşurinţă.** Ei nu aveau aripi. Ei loveau nişte discuri de aur, produceau un sunet şi astfel le puneau în mişcare."*

Darurile lui Montezuma erau zburătoare...

Printre darurile pe care Montezuma, ultimul împărat aztec, i le-a oferit conchistadorului Cortez (care l-a răsplătit cu tortură şi moarte), au fost şi două mari discuri din aur masiv, de mărimea plăcilor de gramofon. Despre acestea se afirmă că erau însemnate cu însemnele regale şi au fost dăruite regelui Carol V al Spaniei şi reginei sale. Discul regelui avea jumătate de centimetru grosime, iar cel al reginei era puţin mai subţire. Montezuma cunoştea utilizarea discurilor, dar se pare că ignorantul Cortez le-a privit ca pe nişte articole de îmbrăcăminte, improprii pentru uzul majestăţilor europene, aşa încât e puţin probabil să fi ajuns în Spania. Pentru a funcţiona, **dimensiunile discurilor trebuiau stabilite în raport de lungimea de undă a câmpului energetic al posesorului**. În acest fel, ele **puteau fi folosite doar de către proprietar**.

Discurile aztece au fost dimensionate atent, pentru a putea fi folosite de cei cărora le-au fost dăruite. Este posibil ca marele secret al levitaţiei să se fi păstrat de la atlanţi tocmai până în secolul XVI, ca prerogativ regal al incaşilor? Este posibil să fie păstrat în continuare undeva, într-un loc secret, împărtăşit din generaţie în generaţie, sub straşnice jurăminte şi sub interdicţia de a-l împărtăşi distrugătorilor albi? Să existe, oare, vreo legătură cu metalele negre şi uşoare căzute pe insula Maury? Carul celest producea un sunet zumzăietor melodios. Construit de nişte oameni mult mai elevaţi decât aztecii, se pare că utiliza acelaşi principiu, fiind pus în mişcare de vibraţia personală a pilotului.

"Drona Prava" ne oferă o remarcabilă descriere a modului în care sunetul acordat voinţei pilotului furniza puterea motrice a vimanei ***cukra***, una din cele mai mari construite vreodată: *"Construim o vimana foarte puternică. MINTEA reprezintă baza care susţine această vimana. SUNETUL reprezintă calea pe care trebuie să o urmeze. Ea încorporează toate sunetele şi ştiinţele, toate imnurile şi sunetul vedic* ***vashat****. Iar silaba sacră* ***aum*** *amplasată în faţa carului îl face extraordinar de frumos. Atunci când este etalat, vuietul său umple toate zările."*

Sunt necesare câteva comentarii: **puterea mentală, armonizată cu anumite forțe magnetice, realizează ascensiunea; diferitele tonalități ghidează nava pe traseul dorit;** cuvântul vedic ***vashat*** simbolizează și sintetizează utilizarea vibrațiilor. Prezența cuvântului hindus ***aum*** (***om*** - a cincea silabă sacră a numelui inefabil al lui Dumnezeu) demonstrează perfecțiunea întregului proiect, acordat la forțele cosmice care o fac să devină *"extraordinar de frumoasă"*.

Secrete periculoase

Imensa forță latentă generată prin intermediul vibrațiilor acordate corespunzător a fost întotdeauna în vizorul științei moderne, iar **aplicațiile acestui principiu pot schimba radical lumea contemporană**, aducând atât beneficii, cât și deservicii umanității. Invenția lui KEELY constituia o sfidare la adresa nivelului științific al epocii, așa încât nu este de mirare că a fost "rătăcită" într-un imens hățiș birocratic. Dezamăgit, inventatorul a murit sărac și cu inima zdrobită, după ce mare parte din hârtiile sale au dispărut. Singurele dovezi rămase de pe urma acestei incomensurabile invenții sunt cele câteva pamflete publicate de patroana sa, doamna **Bloomfield-Moore**.

Cu toate acestea, munca sa nu a rămas fără rezultate, deoarece, în **1928**, Lester Henderson din Pittsburg a realizat un **motor similar**, despre care a afirmat că **extrăgea energie chiar din câmpul magnetic al Terrei**. Henderson a reușit să aprindă, cu respectivul generator, două becuri de 110 volți. Desigur, nici această nouă sfidare nu putea fi trecută cu vederea de oamenii de știință conservatori, care l-au însărcinat pe dr. Hochstetter, șeful unui laborator de cercetare din Pittsburg, să demaște "frauda" lui Lester. Fără a investiga cazul, "doctorul în științe" a declarat că Henderson a alimentat motorul său de la o baterie ascunsă în interiorul acestuia. Despre cum a reușit să aprindă becurile de 110 volți nici nu a amintit, după cum nici nu a explicat din ce cauză **a suferit Lester un șoc electric de 2.000 de volți în timpul unei alte demonstrații.**

Evident, câștig de cauză a avut "eminentul doctor", pentru care prejudecățile erau literă de lege. După mai bine de un secol, "remarcabilii" oameni de știință contemporani se mai chinuie încă să învingă insurmontabilele probleme legate de construirea unor rachete cât mai puternice, capabile să transporte încărcături cât mai mari în spațiul cosmic. Mii de tone de combustibil extrem de costisitor sunt utilizate doar pentru a fi expulzate într-o atmosferă care devine din ce în ce mai saturată cu substanțe toxice, în timp ce, pentru cercetări și pentru producerea de echipamente ultrasofisticate, sunt cheltuite anual miliarde de dolari.

Aeronavele Imperiului RAMAN luptau pe Lună !

Tot ceea ce se ştie în prezent despre anticele aeronave indiene provine din **sursele vedice**, apocrife ce au străbătut mileniile. Nu există nici o îndoială că cea mai mare parte a acestor texte sunt **autentice** şi, deşi literatura sanscrită cuprinde sute de texte remarcabile, **cele mai multe nu au fost traduse** în engleză sau în altă limbă de circulaţie internaţională. Informaţiile s-au perpetuat însă şi pe cale orală, prin legendele transmise din generaţie în generaţie.

După cum am arătat, împăratul indian Asoka a fondat ***Societatea celor Nouă Necunoscuţi***, al cărei scop a fost perpetuarea ştiinţei secrete de-a lungul mileniilor. Conform puţinelor aspecte prezentate de Jacolliot, din cele nouă cărţi aflate în posesia *necunoscuţilor*, **cea de-a şasea carte se referă la antigravitaţie, ca mijloc de propulsie al aeronavelor.** Decizia de păstrare a secretului ştiinţei sacre a fost o urmare firească a tragediei produse de decăderea Atlantidei şi a Imperiului Raman prin utilizarea unor tehnici extrem de avansate în scop distructiv.

În acest sens, poate fi amintit faptul că cercetătorii chinezii au descoperit câteva documente interesante în capitala Tibetului, Lhasa, pe care le-au trimis la Universitatea Chandrigarth, pentru a fi traduse. Ulterior, dr. Ruth Reyna, de la universitatea respectivă, a declarat că respectivele documente conţin **instrucţiuni pentru construirea unei astronave interstelare! Metoda de propulsie prezentată este antigravitaţională şi are la bază** un sistem similar cu cel al *laghima*, **puterea necunoscută a sinelui uman**, ce cauzează şi levitaţia veritabililor maeştri yoghini, o forţă centrifugă suficient de puternică pentru a învinge atracţia gravitaţională.

Dr. Reyna a afirmat că respectivele manuscrise arată că la bordul navelor ***astras***, a căror denumire sanscrită are o puternică şi deloc întâmplătoare rezonanţă în limba română, **vechii indieni puteau trimite detaşamente de oameni pe alte planete, în urmă cu mii de ani.** De asemenea, manuscrisul aminteşte de alte câteva secrete remarcabile deţinute de iniţiaţii antici: *antima*, *garima*, *învelişul invizibil* şi *"modul în care putea deveni grea ca un munte de plumb"*.

Iniţial, oamenii de ştiinţă indieni nu au luat textul prea în serios, aşa încât au fost extrem de surprinşi în momentul în care **chinezii i-au anunţat că anumite aspecte prezentate în respectivul manuscris au fost incluse şi vor fi studiate în cadrul programului lor spaţial !** Era poate prima recunoaştere oficială, din partea guvernului unei ţări, a existenţei unui proiect de cercetare în domeniul antigravitaţiei.

Deşi manuscrisul nu menţionează explicit faptul că au fost realizate călătorii interplanetare cu astronavele respective, se precizează totuşi

că **planurile erau destinate realizării unei călătorii pe Lună**. Oricum, după cum am arătat deja, una din cele mai importante epopei indiene, ***"Ramayana"***, cuprinde suficiente detalii referitoare la luptele aeriene purtate între aeronavele *vimana*, *astra* şi *asvin*. Toate acestea nu reprezintă însă decât o fărâmă infinitezimală din complexa tehnologie aerospațială antigravitațională utilizată de indienii vedici.

Vastul ***Imperiu Raman***, ce se întindea, în urmă cu aproximativ 15 milenii, în nordul peninsulei indiene, cuprindea o puternică rețea de oraşe avansate tehnologic, a căror ruine mai pot fi regăsite şi astăzi în deşertul pakistanez şi în vestul Indiei. Unele manuscrise străvechi arată că civilizația ***ramană*** a existat în acelaşi timp cu civilizația ***Atlantidei*** şi era condusă de *iluminații regi-preoți* ce guvernau oraşele. Cele mai importante şapte centre urbane ale Imperiului Raman sunt prezentate în textele hinduse ca fiind ***Oraşele celor Şapte Rishi***.

Conform opiniei exprimate de unii cercetători, ramanii utilizau la vremea respectivă aparate de zbor denumite ***vimana***, pe care texele vedice le descriu ca fiind *"aeronave circulare cu punte dublă, cu hublouri şi dom central"*, fiind **extrem de asemănătoare OZN-urilor**. Ele zburau cu *"viteza vântului"* şi produceau un *"sunet melodios"*. Erau cel puțin **patru tipuri de vimane**, unele sub formă de disc volant, altele sub formă cilindrică.

De altfel, textele vedice fac frecvente referiri la anticele aparate de zbor, unele din ele constituind **veritabile manuale de aviație**. Astfel, *"Samara Sutradhara"* este un tratat ştiințific în care sunt abordate toate aspectele legate de zborurile aeriene realizate cu ajutorul vimanelor. Circa 230 de stanțe tratează aspecte legate de construcția, decolarea, pilotarea, aterizarea normală sau forțată şi chiar eventualele coliziuni cu păsările. În 1875, a fost descoperită *"Vimanica Shastra"*, text scris în **secolul IV aC** pe baza unor texte anterioare, ce cuprinde instrucțiuni de pilotare, măsuri ce trebuie luate în cazul zborurilor de lungă durată, protecția aeronavei față de furtuni, fulgere şi modul de adaptare a motorului vehiculului pentru **propulsia cu energia solară**.

"Vimanica Shastra" cuprinde 8 capitole prevăzute cu diagrame, ce **descriu trei tipuri de aeronave, printre care un aparat ce nu putea fi nici incendiat, nici doborât.** Textul menționează 16 materiale şi 31 de părți constructive ale acestor aeronave. Se pare că nu există nici o îndoială că **vimanele erau propulsate antigravitațional**, deoarece decolau pe verticală şi erau capabile să leviteze pe perioade nedeterminate în aer. Bharadava, autorul lucrării, face referiri la circa **70 de autorități şi 10 experți ce aveau în responsabilitate organizarea zborurilor aeriene în antichitate**.

Vimanele erau adăpostite în *Vimana Griha*, un tip de hangar, uneori fiind propulsate cu un lichid de culoare albă, iar alteori cu un compus pe bază de mercur. În orice caz, se pare că vimanele aveau **mijloace de propulsie variate**, o parte din ele fiind similare motoarelor cu reacție. Hitler a fost extrem de interesat de India antică şi de Tibet, unde au fost trimise expediții începând cu anii '30 şi poate că nu este deloc întâmplător că naziştii au utilizat primul pulsoreactor pentru propulsarea rachetelor V-2.

Conform manuscrisului *"Dronaparva"*, una din vimane avea **forma sferică** şi era propulsată cu un puternic jet de mercur, iar într-un alt text vedic, *"Samar"*, vimanele erau *"maşini de fier, compacte şi silențioase, cu o încărcătură de mercur ce era expulzată sub forma unei flăcări zgomotoase"*. O altă lucrare antică, denumită *"Samarangansutradhara"*, descrie modul de construcție al vehiculelor aeriene; este posibil ca mercurul să fi fost folosit la propusia navelor, dar mai curând era utilizat la sistemul de direcție. Semnificativ este faptul că oamenii de ştiință ruşi au descoperit, în peşterile din Turkestan şi în deşertul Gobi, ceea ce ei au denumit *"instrumente străvechi utilizate în navigația cosmică"*. Dispozitivele reprezintă obiecte semisferice din sticlă sau porțelan, terminate cu un con plin cu mercur. Se pare că **vechii indieni realizau, cu aceste aeronave, deplasări în jurul globului, acoperind Asia, America de Sud şi Atlantida.**

Scrieri descoperite la Mohenjodaro, în Pakistan, presupus a fi unul din cele şapte oraşe-rishi ale Imperiului Raman, rămase încă nedescifrate, **sunt similare celor întâlnite şi pe Insula Paştelui (scrierea rongorongo)**. Să fi fost Insula Paştelui o bază aeriană a Imperiului Raman, aşa cum în prezent adăposteşte o bază aeriană a SUA?

Din păcate, vimanele, asemenea majorității descoperirilor ştiințifice contemporane, au fost utilizate frecvent în războaiele ce au urmat. **Atlanții**, amintiți de scrierile vedice sub numele de ***asvins***, erau se pare **chiar mai avansați din punct de vedere tehnologic decât ramanii, dar şi mai războinici.** Aeronava lor consacrată era ***vailixi***, un tip de vehicul ce putea realiza înconjurul lumii fără escală. Deşi nu există nici un text antic care să dea detalii referitoare la *vailixi*, unele informații provenite din surse oculte precizează că ele erau destul de asemănătoare vimanelor, având o **formă cilindrică** şi capacitatea de a se deplasa atât sub apă, cât şi în aer.

Conform unui articol scris în 1966 de Eklal Kueshana, autorul cărții *"Ultima Frontieră"*, **aeronava *vailixi* a fost realizată în Atlantida cu 20 de milenii în urmă**; cele mai întâlnite forme erau cele discoidale, cu secțiunea trapezoidală, prevăzute cu trei motoare semisferice dedesubt. Ele utilizau un dispozitiv antigravitațional mecanic pus în funcțiune de **un**

generator ce furniza circa 80.000 CP. Articolul aminteşte de faptul că **unul din textele vedice relatează chiar o bătălie purtată de vimanele *vailix* pe Lună !**

De asemenea, textele vedice fac frecvente referiri la utilizarea unor **arme similare celor nucleare**. Tocmai de aceea nu este deloc întâmplător faptul că, atunci când oraşul-rishi Mohenjodaro a fost scos la lumină, arheologii au găsit o mulţime de schelete pe străzile sale, ca şi cum o mare nenorocire s-a abătut instantaneu asupra lor. **Oraşe străvechi ce au fost pur şi simplu vitrificate de enorma căldură degajată de exploziile nucleare se găsesc pe tot cuprinsul globului: India, Irlanda, Scoţia, Franţa, Turcia etc.** Dar ceea ce a uimit cercetătorii ce au studiat ruinele de la Mohenjodaro a fost tocmai faptul că acesta prezenta **un plan urbanistic de înalt nivel**, prevăzut cu reţele de canalizare net superioare celor utilizate chiar în prezent în oraşele din India şi Pakistan.

Odată cu cataclismul ce a dus la scufundarea Atlantidei şi cu decăderea Imperiului Raman, produsă de utilizarea armelor nucleare, Omenirea a pierdut conştiinţa ştiinţei secrete, a cărei taină a fost perpetuată de frăţia celor nevăzuţi. Cu toate acestea, este interesant de remarcat faptul că, atunci **când Alexandru Macedon a invadat India**, cu peste 2.000 de ani în urmă, cronicarii au consemnat că, la un moment dat, **armata sa a fost atacată de *"scuturi zburătoare de foc"***, ce au înspăimântat soldaţii.

În unele cercuri iniţiatice este cunoscut faptul că **anumite societăţi secrete au menţinut în funcţiune şi au utilizat în secret vimanele ce au scăpat de distrugere, pe care le-au păstrat în unele caverne din zonele muntoase ale Tibetului şi din alte regiuni pustii ale Asiei Centrale,** deşertul Lop Nor din vestul Chinei fiind unul din zonele cu frecvente apariţii OZN. Cu toate acestea, nu întreaga fenomenologie OZN poate fi pusă pe seama zborurilor contemporane ale străvechilor vimane, ci trebuie avut în vedere şi rolul proiectelor guvernamentale secrete, în special al celor realizate de marile puteri.

Marconi – studentul lui Nicolae Tesla

În scrierile esoterice din ţările Americii Latine, strălucitul om de ştiinţă Gugliemo Marconi (1874-1937) a dobândit un statut legendar, comparabil cu renumele pe care l-a dobândit recent în Statele Unite genialul inventator american de origine aromână Nicolae TESLA. Referitor la activitatea desfăşurată de **Marconi**, trebuie amintit faptul că unele cercuri creditează ideea conform căreia acesta **a pus bazele unui oraş secret de înalt nivel tehnologic, în îndepărtatele jungle din sudul Venezuelei.**

Nicolae TESLA (1856-1943)

De altfel, celebrul om de ştiinţă italian **a fost studentul lui Nicolae TESLA, ale cărui teorii le-a preluat şi aprofundat.** Marconi a studiat teoria propagării undelor electromagnetice, realizând prima transmisie radio în **1895**, iar în anul următor, după primirea unui patent britanic, acesta a reuşit să transmită un semnal radio pe distanţa de 15 kilometri, peste canalul Bristol. În **1899**, a reuşit să pună în funcţiune două staţii radio, ce puteau realiza comunicaţii peste Canalul Mânecii, pe distanţa de 50 km.

În pofida faptului că, în **1901**, oamenii de ştiinţă considerau că, datorită curburii Pământului, radiocomunicaţiile vor fi realizate pe distanţe de maxim 300 km, Marconi a produs o puternică senzaţie prin **transmisia unui radiosemnal pe o distanţă de 3.000 km**, între Poldhu, Cornwall şi Newfoundland. Pentru aceasta, Marconi a înlocuit firul antenei receptoare cu un tub umplut cu pilitură, ce putea conduce undele radio. La momentul respectiv, nu exista nici o explicaţie ştiinţifică a acestui fenomen de transmisie la foarte mare distanţă, singura explicaţie raţională fiind aceea că, în straturile superioare ale atmosferei, există un fel de pătură conductoare (ionosfera), ce reflecta undele electromagnetice.

Marconi a fost fiul unui bogat proprietar de pământ italian, mama sa fiind irlandeză. Deoarece prima sa transmisie, din 1895, nu a interesat autorităţile italiene, el a plecat în Marea Britanie, unde a înfiinţat, în **1896**, *Compania Telegrafică Marconi* din Londra şi a realizat cea mai mare parte a invenţiilor sale. **Atât Marconi, cât şi TESLA sunt creditaţi cu realizarea primului aparat radio.** Pentru realizarea transmisiilor, Marconi a utilizat, pentru construcţia dispozitivelor sale, un eclator Hertz, o antenă

Popov şi un detector Bramley de unde electromagnetice. Gugliemo a primit **premiul Nobel pentru fizică în 1909**, împreună cu Karl Ferdinand Braun, ce a realizat îmbunătăţiri considerabile ale primului transmiţător Marconi.

Mussolini – un simplu pion !

Ca şi în cazul lui TESLA, viaţa lui Marconi a fost învăluită în mister, având reputaţia că realizează experimente în domeniul antigravitaţiei la bordul yahtului său, *Electra*. Se presupune că, cu sprijinul colaboratorului său, Landini, **Marconi a reuşit să transmită semnale în spaţiul cosmic**, de la bordul ultradotatului său vas, **iar în 1930 să aprindă de la distanţă câteva becuri în Australia, într-o manieră similară experimentelor realizate de Nicolae TESLA în Colorado Springs.**

În iunie 1936, Marconi i-a prezentat dictatorului fascist Benito Mussolini o armă electromagnetică ce putea fi utilizată pentru scopuri defensive. Prin anii '30, astfel de arme erau arhicunoscute sub denumirea generică de ***"razele morţii"***. Demonstraţia a avut loc pe o şosea aglomerată de la nord de Milano şi **a dus la scoaterea din funcţiune a motoarelor tuturor maşinilor din raza de acţiune a armei testate**. Acestea au putut fi repuse în funcţiune abia după o jumătate de oră de la încetarea testului. Deşi **Mussolini** a fost impresionat de rezultatele experimentului, el a fost **silit să dispună sistarea tuturor cercetărilor la arma defensivă respectivă**.

Conform opiniilor exprimate de unii biografi, pentru a scăpa de cenzura impusă de forţele oculte din Italia fascistă, **Marconi şi-a înscenat moartea şi a plecat în secret către America de Sud, însoţit de alţi câţiva cercetători,** printre care şi Landini. După cum am amintit, enigmaticul fizician şi alchimist italian Fulcanelli a avertizat, încă din 1937, fizicienii atomişti asupra gravului pericol reprezentat de cercetările efectuate în domeniul energiei nucleare, după care a dispărut într-o direcţie necunoscută. Se presupune că acesta s-a alăturat grupului secret sud-american condus de Marconi.

Oraşul secret Marconi – pentru prosperitatea Omenirii

Adepţii omului de ştiinţă italian au ajuns la concluzia că **circa 90 de oameni de ştiinţă s-au alăturat misiunii sud-americane a lui Marconi, despre care se presupune că a pus bazele unui oraş secret ultramodern, în craterul unui vulcan stins din jungla venezueleană.** În respectivul oraş secret, aceştia au continuat cercetările asupra energiei solare, energiei cosmice şi antigravitaţiei, independent de dezvoltarea tehnologi-

ilor negre omniprezente pe plan mondial, **realizând motoare cu energie liberă şi aeronave lenticulare propulsate printr-o metodă antigravitațională giroscopică**.

Se presupune că **întreaga comunitate secretă şi-a dedicat întreaga activitate realizării condițiilor de pace şi prosperitate a întregii omeniri.** Fiind pe deplin conştienți că întreaga civilizație actuală se află sub controlul trusturilor transnaționale petroliere, financiare şi de armament, promotori neobosiți ai tehnologiilor negre, ei au preferat să rămână izolați de restul lumii pentru a pune la punct o gamă întreagă de eco-tehnologii albe.

În America de Sud, acest subiect este foarte răspândit în rândul grupurilor metafizice. Dintre cei care au amintit de fantasticul oraş secret poate fi menționat Robert Charroux, ce preciza în cartea sa, *"Misterele Anzilor"*, din 1974, că: *"...de la Caracas la Santiago se discută în secret despre oraşul subteran al Anzilor"*, unde oferă chiar unele detalii despre oraşul ascuns al lui Marconi. Alte informații parvin de la jurnalistul mexican Mario Rojas Avendaro, ce a investigat oraşul subteran al Anzilor şi a ajuns la concluzia că este vorba de un fapt real. Avendaro a fost contactat de Nacisso Genovese, profesor la un liceu din Baja California, Mexic, care a fost studentul lui Marconi.

În 1952, "navele Marconi" zburau pe Marte, cu...1.000.000 km/h !!!

Genovese era italian de origine şi susținea că a trăit mai mulți ani în oraşul subteran al Anzilor. În anii '50 a scris chiar o carte, intitulată *"Călătoria mea către Marte"*, care a fost publicată în mai multe ediții (spaniolă, portugheză şi italiană, mai puțin engleză), în care susținea că **oraşul subteran a fost construit cu un puternic sprijin financiar, fiind prevăzut cu cele mai performante dotări. Până în 1946, oraşul utiliza deja un puternic colector de energie cosmică, realizat după proiectele lui TESLA.** Conform afirmațiilor făcute, **Genovese *"a călătorit, în 1952, deasupra mărilor şi continentelor, în nave a căror energie era inepuizabilă, ce atingeau viteze de un milion de kilometri pe oră şi rezistau unor presiuni enorme, la limita rezistenței materialelor componente. Singura problemă era încetinirea la momentul oportun."***

Genovese precizează că oraşul este amplasat pe fundul unui crater, este complet subteran şi perfect autonom. Vulcanul stins, de 4.000 de metri înălțime, este acoperit cu o deosebit de bogată vegetație a junglei amazoniene şi se găseşte la sute de kilometri depărtare de orice drum. Autorul francez Charroux şi-a exprimat neîncrederea în faptul că oraşul este amplasat într-un munte din jungla amazoniană, deşi partea estică a Anzilor

cordilieri, din Venezuela până în Bolivia, are multe asemenea zone muntoase, întinse pe mii de kilometri. Conform opiniilor exprimate de alți cercetători, zona respectivă poate adăposti chiar mai multe astfel de orașe, regiunea fiind neexplorată și permanent acoperită de nori.

Existența unui oraș secret într-un crater vulcanic nu reprezenta însă decât o parte a afirmațiilor sale. În cartea sa, Genovese mai susținea că **zborurile pe Marte au fost realizate cu discuri volante, în doar câteva ore,** dar nu a precizat ce anume au făcut pe planeta roșie. În orice caz, nu trebuie pierdut din vedere faptul că, **în America de Sud, au fost semnalate multe apariții OZN, în special în zona piscurilor muntoase din estul Anzilor, între Bolivia și Venezuela.** Să fie oare acestea aeronavele antigravitaționale ale orașului subteran din Anzi?

Capitolul II

NAZISMUL - O CREAȚIE MASONICĂ

Iluminații se închinau la...rasa din Adânc

Unul din aspectele frecvent ignorate de majoritatea abordărilor istoriografice referitoare la apariția și consolidarea **regimul nazist în Germania** îl reprezintă substratul ocult al acestuia, marcat de **existența unei puternice arhitecturi subterane de putere**. În linii generale, ocultismul nazist a fost rezultatul unui amestec de influențe și un domeniu în care au colaborat numeroase societăți secrete, dintre care pot fi amintite: ***Iluminații din Bavaria, Cavalerii Templieri, Cavalerii Teutoni, Sfânta Vehme, Golden Dawn, Rosicrucienii, Societatea Vrill, Ordinul Germanic*** și ***Societatea Thule***.

În 1867, Wentworth Little a fondat la Londra ***Societatea Rosicruciană Engleză***, recrutându-și adepții (**144** * de persoane) din rândul francmasonilor de rang înalt, după ce anterior intrase în contact cu rosicrucienii germani. Unul dintre membrii de marcă a fost Bulwer Lytton, un erudit devenit celebru în întreaga lume prin romanul *"Ultimele zile ale orașului Pompei"*. Acesta a mai scris și cartea *"Rasa care ne va înlocui"*, lucrare ce a dus la fondarea unui grup mistic pre-nazist în Germania, autodenumit ***Loja Luminoasă*** sau ***Societatea Vrill***.

Vrill-ul este cuvântul ce desemnează o forță intrinsecă cu un potențial energetic extraordinar și a fost amintit pentru prima dată de scriitorul Jacolliot, consul al Franței la Calcuta, cel care a menționat și ***Societatea celor Nouă Necunoscuți***. Pentru om, *vrill*-ul reprezintă o enormă energie vitală, permanent disponibilă, dar din care nu folosește decât o mică parte în viața obișnuită, sursa divinității sale posibile; **cel care devine stăpân al *vrill*-ului devine stăpân pe sine, peste alții și peste lume**; este singurul lucru ce merită a fi dorit și către el trebuie să tindă toate eforturile omului.

Cartea *"Rasa care ne va înlocui"* descrie o rasă de oameni net superiori, din punct de vedere psihic, oamenilor obișnuiți, care au dobândit putere asupra lor înșiși și asupra lumii materiale. Deși aceștia mai trăiesc încă în zonele ascunse ale Terrei, **vor ieși la suprafață și vor prelua conducerea lumii**. Unul din cei mai importanți membri ai ***Societății Vrill***

---

* **N. edit.:** Adică 12x12, dovedind aderența Lojei la simbolistica iudaică a celor "12 triburi ale lui Israel".

a fost Gurdjieff Karl Haushofer, apropiat confident al lui Hitler, Hess şi Rosenberg, cu toţii membri ai ***Societăţii Thule*** (***Thule Gesells-chaft***), fondată la München în **1918**. Marea Lojă ***Vrill*** a urmărit să reunească vechile tradiţii ariene şi să intre în contact cu un membru evoluat al "rasei luminoase", în vederea realizării unei alianţe cu fiinţele care îşi au sanctuarele ascunse în interiorul planetei.

Hitler şi mirajul *"Ultima Thule"*

Societatea Thule a fost o grupare neognostică rasistă prin intermediul căreia s-au pus în practică ideile naziste. Arhitectul-şef al grupului ***Thule*** a fost baronul Rudolf von Sebottendorff (Rudolf Glauer), un foarte bun cunoscător al misticismului islamic, în mod special a sufismului, aflat în contact direct cu ***Ordinele Dervish*** şi cu Herman Pohl, şeful ***Ordinului Germanic "Walvater of the Holy Grail"***. Aparent paradoxal, ***Societatea Thule*** **a supravieţuit celui de-al doilea război mondial prin ocultiştii neonazişti, promotori neobosiţi ai celui de-al Patrulea Reich.**

Insigna specială a Expediţiei Antarctice Germane (1938-1939) relevă implicaţia Societăţii THULE

Conform mitologiei germanice, Thule este numele fostei capitale a Hiperboreei, tărâm mistic situat în regiunile polare. Cunoscută şi ca ***Ultima Thule,*** ea reprezintă **poarta de acces către alte lumi**, despre care se ştie că servea ca punct de plecare şi de sosire pentru cei care intrau sau ieşeau în/din cavitatea interioară a Pământului. Este interesant de remarcat faptul că, la ora actuală, **toate Marile Puteri au amplasate stații de monitorizare radio de bandă largă în regiunile polare**, începând cu domeniul undelor ELF (de frecvență extrem de scăzută, similare undelor cerebrale) şi ajungând până la domeniul microundelor.

Mitologia precizează că **hiperboreenii erau inițial în contact cu diferite "civilizații străine", însă un război a pus capăt acestei îndelungate legături.** Unii autori occidentali sunt de părere că descendenții castei Thule (celții) au emigrat către celelalte zone ale Pământului, mânați de memoria cromozomială moştenită de la strămoşii lor călători prin aştri, colonizându-le, aducând ca argument faptul că cei mai mulți oameni de origine presupus celtică (bascii, irlandezii, englezii, norvegienii, islandezii, bretonii, spaniolii şi portughezii) dețin cel mai important procent al sângelui cu RH negativ. Tocmai de aceea se presupune că neonaziştii încearcă să localizeze şi să contacteze persoanele care au RH-ul negativ.*

Se pare că informațiile referitoare la civilizațiile şi regiunile locuite din cavitățile interioare ale Pământului au constituit şi continuă să constituie un secret ocult, politic şi militar de primă mărime. **Conform adepților *teoriei Pământului gol*, există multe civilizații ce dețin discuri volante, care sunt ascunse în interiorul planetei.** Ființe elevate ce au intrat în contact cu diferiți oameni, le-au împărtăşit din gândirea lor, afirmând că cerul este permanent survolat de aeronave neconvenționale, printre acestea numărându-se şi aerodinele realizate de civilizația terestră; toate aceste lucruri se întrepătrund în diferite feluri, dar cea mai mare parte a lor sunt de natură ocultă şi nu prevestesc nimic bun.

---

* **N. edit.:** După cum s-a dovedit în mai multe lucrări ale Editurii OBIECTIV (inclusiv *"Dacia Preistorică"*), hiperboreii şi atlanții erau locuitorii de la nordul Dunării de Jos, în străvechime, conform surselor antice. Thule nu era nimic altceva decât actuala localitate...Tulcea.

Bascii şi bretanii sunt populații migrate, în urmă cu 6 şi 4 milenii, din Ardeal şi Moldova.

Aceste legende doresc să demonstreze primordialitatea Occidentului în istoria Europei şi a Lumii...

"OZN-urile – arme secrete germane ?"

După cum arată Jan van Helsing în lucrarea *"Organizațiile secrete și puterea lor în secolul XX"* *, în **decembrie 1919** s-au adunat, într-un cerc foarte restrâns, membri ai organizațiilor ***Thule***, ***Stăpânii pietrei negre*** și ***Vrill*** într-un ocol silvic, la Ramsau bei Berchtesgaden, unde **s-a decis construirea unui aparat de zbor cu totul revoluționar**. Matern Friedrich aduce câteva informații interesante în cartea *"OZN-urile – arme secrete germane?"*, precizând că unul dintre inventatorii de marcă, ce a avut o contribuție semnificativă la realizarea discurilor volante naziste între anii 1938 și 1945, a fost Viktor SCHAUBERGER (1885-1958).

După cum precizează Matern Friedrich, acesta a văzut o copie a unei scrisori trimise de Schauberger unui prieten al său, în care susținea că a lucrat în **lagărul de concentrare de la Mathausen**, unde a condus o echipă formată din oameni de știință germani și străini, ce a avut drept scop **construcția unui disc volant**. În scrisoarea lui Schauberger erau precizate câteva aspecte și caracteristici tehnice surprinzătoare:

*"Discul volant testat în data de **19 februarie 1945**, lângă Praga, a reușit să atingă viteza de **2.200 km/oră** în zbor orizontal și s-a înălțat la altitudinea de 15.000 m în 3 minute. El a fost construit pe baza schițelor prototipului Mod l.1, **perfecționat în lagărul de concentrare Mathausen** de o echipă de ingineri și specialiști în rezistența materialelor, proveniți din rândul prizonierilor, care mi-au fost repartizați mie. Abia după sfârșitul războiului am auzit, de la unul din subordonații mei, un ceh, că exista un program intensiv de perfecționare a discurilor volante. Din ceea ce am înțeles, **chiar înainte de sfârșitul războiului, nava a fost distrusă din ordinul lui Keitel.** De atunci nu am mai auzit nimic.*

Referitor la acest aspect, trebuie precizat că, în respectivul proiect, au fost implicați și câțiva specialiști în armament, care și-au desfășurat activitatea la Praga, la scurt timp după întoarcerea mea la Viena. Ideea fundamentală care a stat la baza construcției discurilor volante constă în crearea unei zone de presiune scăzută la nivel atomic, care se poate realiza în doar câteva secunde, prin punerea în mișcare a aerului sau a apei, prin scăderea gradientului de temperatură."

Colonia nazistă din Antarctida

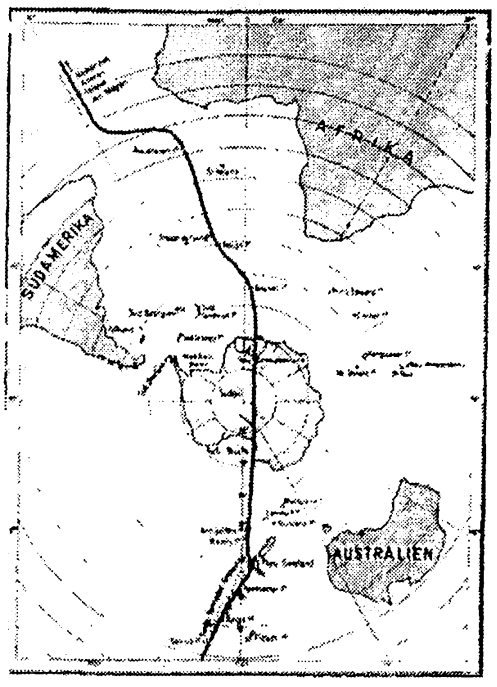
Nu trebuie pierdut din vedere nici aspectul că numeroși martori, ce au asistat la contacte de gradul trei, au relevat faptul că presupușii piloți extratereștri ai discurilor volante prezentau trăsături specifice popoarelor

---

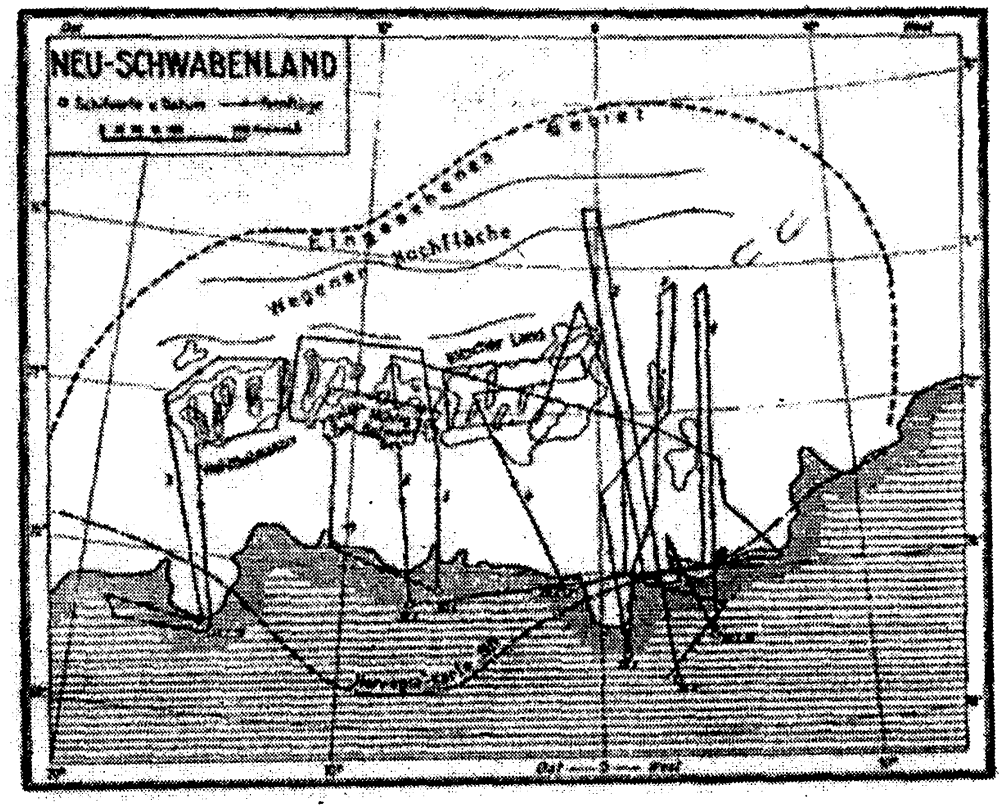
* *Jan van Helsing* : **Organizațiile secrete și puterea lor în secolul XX**, Editura AlmaTip, București 1997

nordice: ființe cu părul lung și blond, vorbitoare ale limbii germane. Totodată, este interesant de remarcat că **așa-numitele OZN-uri venusiene descrise de diverși observatori seamănă extraordinar de mult cu profilul discurilor volante germane.** Urmând destinul majorității oamenilor de știință germani implicați în proiectele secrete naziste, Schauberger a ajuns după război în SUA, unde se pare că a lucrat pentru guvernul american, în cadrul unui proiect militar ultrasecret similar.

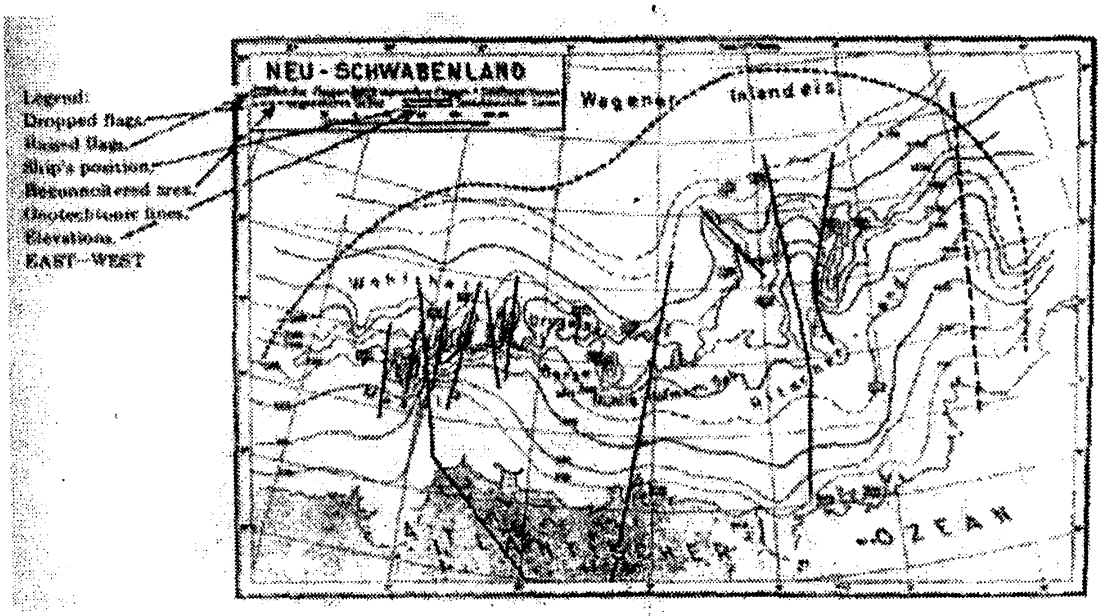
În 1978, *Societatea de Studiere a Cavității Pământului* din Ontario, Canada, a difuzat o broșură despre care se afirma că ar fi jurnalul secret al amiralului american Richard Byrd și în care directorul Ivan Boyes susținea că Aliații au descoperit, după terminarea celui de-al doilea război mondial, că **peste un milion de oameni și aproape 2.000 de oameni de știință germani și italieni au dispărut pur și simplu în teritoriul din zona antarctică cunoscut sub numele de *Neuschwabenland*.** Descoperirea lor și a zonei în care se ascundeau ar fi constituit, de fapt, principalul scop al expediției conduse de amiralul Byrd în 1947. Surprinzător, la scurt timp de la declanșarea operațiunii *Highjump*, Byrd se întoarce și informează Pentagonul și președintele american despre ceea ce descoperise, iar aceștia i-au ordonat să păstreze tăcerea. De altfel, în jurnalul amiralului se consemnează faptul că **OZN-urile ce au urmărit primele explozii nucleare erau realizate după modelul "T" al discurilor volante germane.**



Harta Antarctidei cu localizarea Neuschwabenland. Linia neagră verticală reprezintă o falie subacvatică adâncă, descoperită de exploratorii germani. De origine vulcanică, aceasta traversează continentul, dând naștere lacurilor termale, crevaselor și tunelelor de gheață, în multe locuri existând condiții favorabile vieții. Falia a reprezentat o excelentă rută subacvatică pentru submarinele naziste.



Regiunea antarctică Neuschwabenland

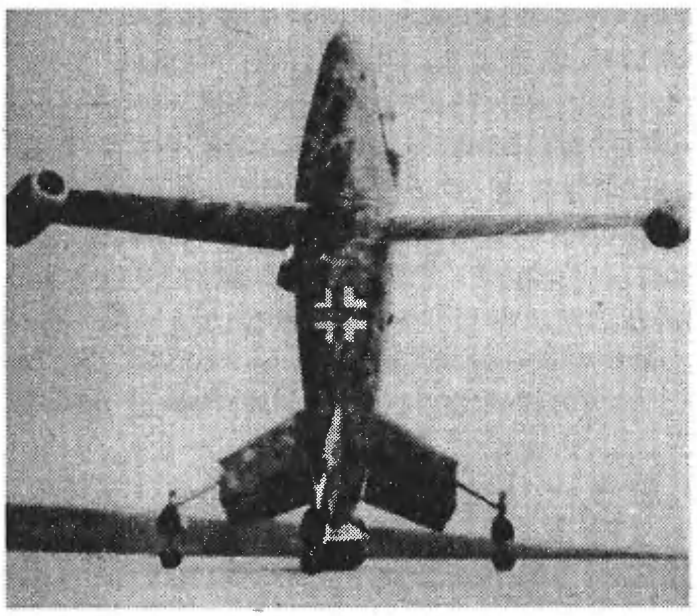


Măsurători topografice realizate de germani
în zona antartică redenumită Neuschwabenland

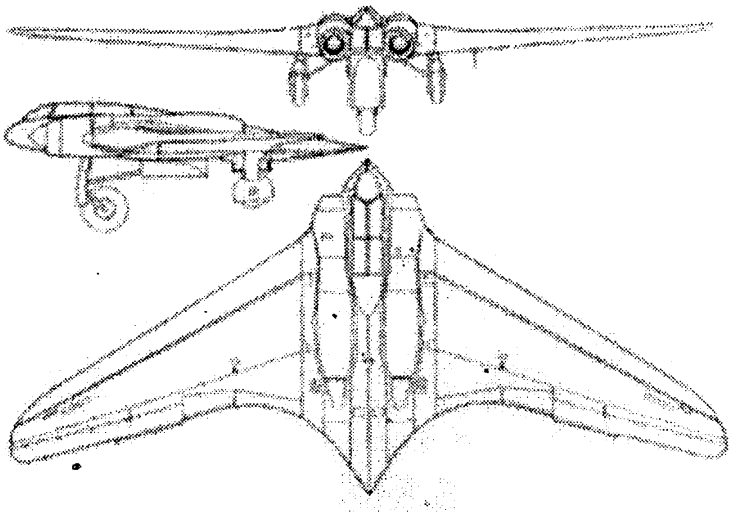
S.S. şi armele secrete

Întreaga activitate de concepere, proiectare, realizare şi utilizare a armelor secrete a fost pusă de către Adolf Hitler sub controlul organizaţiei *SchutzStaffel* (SS – garda de elită). La rândul său, şeful SS, reichsführerul **Himmler**, l-a însărcinat pe generalul dr. Heinz Kammler cu conducerea producţiei de arme secrete, care includea, printre altele, celebrele bombe zburătoare şi rachetele din seria **V** (*vrill*). Rezultatele utilizării acestora pe câmpul de luptă au fost vizibile şi impresionante: faimoasa rachetă **V-2**, deşi imperfectă, a reuşit să terorizeze locuitorii Marii Britanii de la mare distanţă, în pofida deschiderii celui de-al doilea front în vestul Europei şi a puternicei apărări antiaeriene organizate de armata engleză. În etapa finală a războiului, sub comanda SS, întreaga producţie de rachete a centrului experimental Peenemunde a fost destinată lansării de atacuri aeriene împotriva Marii Britanii.

Interesul manifestat de SS nu s-a limitat doar la rachetele V, ci a luat în calcul toate armele ce prezentau potenţial ofensiv sau defensiv. Astfel, în **august 1944**, firma *Bachem* din Waldsee **a început proiectul unui avion de vânătoare cu motor de rachetă înarmat cu rachete**, denumit *Bachem 8-349-A.1*, ce a fost terminat într-un timp record. După finalizarea proiectului, în **primăvara** anului **1945**, *Luftwaffe* a comandat **50** de avioane cu decolare pe verticală *Natter*, în timp ce forţele aeriene SS au solicitat firmei respective **150** de avioane. Se pare că **SS-ul urma să devină un element important al aviaţiei militare a Reichului nazist**.



Avionul Focke-Wulf, propulsat cu trei statoreactoare Lorin



Avionul V7 - schiță

De asemenea, personalul tehnic aflat în directa coordonare a Statului Major General SS a pus la punct **dispozitivele antiaeriene antiradar**, *Foo-Fighters* şi *Kraut-Balls*, dar cel mai mare succes obținut a fost cel al **aeronavelor lenticulare antiradar** *Fireball*, ce au survolat cerul Germaniei în ultima parte a conflagrației mondiale. Pentru a înțelege mai bine situația de ansamblu, trebuie precizat că **SS-ul avea oameni de ştiință ce lucrau la mai multe centre de cercetare, care deținеau statut privat.** Unul din cele mai vechi centre era amplasat la **Grossendorf**, unde au fost realizate studii în domeniul rachetelor, de către căpitanul R.Engel. Un centru similar a funcționat la **Jenbach**, în Austria.

Al treilea şi poate cel mai dotat centru a activat la **St.Aegyd**, un mic orăşel de la nord de Viena. Deşi denumirea sa oficială era *Kraftfahrtechnischenlehranstalt* (KTL), ce sugera ideea unui institut tehnic public, a unei şcoli politehnice, în ultima parte a războiului a desfăşurat o intensă activitate de cercetare în domeniul propulsiei cu reacție, vizând adaptarea acesteia la tancuri, bărci cu motor, hidroglisoare şi alte tipuri de vehicule ofensive. La începutul anului **1945**, comandamentul SS a ordonat mutarea institutului, deoarece era amplasat prea spre est şi devenise vulnerabil în fața ruşilor. Au fost necesare **50 de camioane** pentru a încărca documentele, proiectele, schițele, aparatura experimentală şi prototipurile în vederea reluării activității la centrul de la **Sulzheim**.

Uzinele subterane – o variantă tardivă

Puterea deplină care i-a fost dată, în ultima parte a războiului, generalului Kammler i-a deschis porțile tuturor centrelor guvernamentale sau private care s-au opus inițial unei colaborări directe cu SS-ul. Dintre

acestea pot fi amintite: *Forschungsinstitut* din **Lindau**, care realiza experimente cu aer lichefiat într-o zonă apropiată de Munții Pădurea Neagră; *Keiser Wilhelm Institut*; centrul experimental **Peenemünde** de la Marea Baltică, care ulterior a fost mutat la **Kochel, Garmisch** și **Oetzal** în Bavaria etc. Oricum, SS-ul nu a mai apucat să se bucure de avantajele oferite de noua situație: controlul economic deplin asupra întregii națiuni germane.

De asemenea, nu trebuie pierdut din vedere nici faptul că **evacuarea unor întregi uzine și ansamblarea acestora în vaste complexe subterane** a necesitat o muncă deosebit de laborioasă. Dar, indiferent de sacrificiile făcute de militari, de disciplina de fier impusă civililor, de munca de sclav a prizonierilor de război, **situația a mers din ce în ce mai rău**. În est, trupele ruseşti au intrat pe teritoriul german, în timp ce anglo-americanii pătrundeau din ce în ce mai mult în inima Reichului, fără a mai menționa distrugerile provocate de giganticele raiduri aeriene.

Sarcina mutării uzinelor şi centrelor experimentale în complexe subterane a fost, până în **octombrie 1944**, rezultatul colaborării mai multor direcții guvernamentale şi firme particulare. Ulterior, acestea au fost **reunite de Albert Speer**, ministrul producției de război, **sub forma unei antreprize de stat**, *Industriekontor GMBH*, care controla nu numai ceea ce trebuia instalat în vastele complexe subterane, ci şi întreaga activitate de excavație realizată de organizația *Todt*.

Mâna de lucru necesară realizării excavațiilor, formată din prizonieri de război şi deținuți politici, a fost **permanent supervizată de SS**, aşa încât era inevitabil ca SS-ul să preia controlul asupra întregii activități. Cu toată intransigența caracteristică organizației SS, **până în decembrie 1944 au foast amenajate doar 3/5 din facilitățile subterane**. Generalul Kammler şi-a cerut scuze în fața lui Himmler pentru acest eşec parțial, aducând ca argumente evoluția negativă a războiului şi lipsa de maşini, combustibil şi forță de muncă. Surpinzător, reichsfuhrerul SS nu a luat măsuri represive, ci a apreciat efortul făcut până în acel moment de Kammler, notând pe marginea raportului întocmit de acesta: *"sehr gut"* ("foarte bine"). De altfel, în cea mai mare parte, **uzinele ce au fost mutate în subteran în timpul primăverii lui '44 erau deja funcționale** sau urmau să devină funcționale în cel mai scurt timp, departe de liniile frontului, iar Himmler era din ce în ce mai încântat de ceea ce el denumise *Reduta Bavariană*, ce includea atât Tyrolul austriac, cât şi Dolomiții italieni.

După reorganizarea masivă din februarie 1945, Speer, care fusese supravegheat în secret de Statul Major Tehnic SS, şi-a asumat întreaga responsabilitate de coordonare a întregii activități de cercetare şi implementare a noilor proiecte, ce au fost transpuse în practică cu o viteză ce ar

putea părea miraculoasă pentru cei nefamiliarizați cu metodele de coerciție utilizate de naziști în ultima perioadă a războiului.

Operațiunea "Reduta Alpină"

Obiectivul fundamental urmărit de Germania după deschiderea de către anglo-americani a celui de-al doilea front era urgentarea lucrărilor la așa-zisa ***Redută Alpină***. Deoarece, reactivarea *Liniei Siegfried* a fost apreciată ca fiind inadecvată opririi puternicei ofensive aliate, care nu a putut fi stopată în zonele mult mai fortificate ale *Zidului Atlantic*, trebuia luată în considerare o barieră naturală mult mai eficientă, ce ar fi permis o rezistență de lungă durată. Datorită poziției sale centrale față de fronturile de luptă și a existenței unor formațiuni complexe de piscuri, văi și ghețari, **zona Alpilor a fost considerată ca fiind regiunea cea mai bine adaptată în vederea organizării unei rezistențe pe termen lung**.

Din punct de vedere al resurselor tehnice și militare disponibile la vremea respectivă, aceasta reprezenta regiunea ideală pentru prelungirea războiului. Dar ceea ce l-a determinat pe Franz Hofer, înaltul comisar nazist pentru Tyrolul italian și Alpii sudici, să conceapă **planul *Alpenfestung* (*Reduta Alpină*)** au fost cunoștințele sale referitoare la **măsurile adoptate de elvețieni pentru organizarea rezistenței armate în fața unei posibile agresiuni armate germane**. În Elveția, aceste măsuri au luat forma unei mari ***Redute Naționale,*** organizată în munții sudici ai confederației; informații referitoare la acest plan defensiv au fost furnizate de diferiți simpatizanți naziști, membri ai asociațiilor culturale socialist-naționale și se refereau la: blocarea trecătorilor montane, minarea tunelelor și podurilor, distrugerea drumurilor de acces către *Reduta Națională*, realizarea de aeroporturi temporare, săparea de tranșee și canale camuflate, precum și transformarea tunelelor în depozite de alimente, arme, medicamente și combustibil.

Dacă mica Elveție, cu resurse limitate, a depus eforturi serioase pentru realizarea amenajărilor înainte de debarcarea din Normandia, pentru a se proteja împotriva unei eventuale agresiuni germane, nu putea Reichul nazist să organizeze ceva asemănător, dar la o scară mult mai mare, pentru a rezista în fața atacurilor aliate? După armistițiul italian, Hofer și-a extins jurisdicția și asupra provinciilor italiene Bolzano, Trento și Belluno, fapt ce i-a permis să cunoască mult mai bine posibilitățile militare ale părții italiene a Alpilor. Inspectând *Zidul Littorio*, el și-a dat imediat seama că sunt necesare extrem de puține modificări pentru a organiza apărarea împotriva unui posibil atac din sud. În **primăvara lui 1944**, întregul complex de forturi, peșteri și tuneluri special amenajate în zona Dolomiților

au fost rapid transformate într-un arsenal al armatei mareşalului Kesselring, care a decis să nu părăsească peninsula după respingerea atacului de la Casino.

În **noiembrie 1944**, Hofer i-a înaintat lui Bormann un **lung memorandum**, *Alpenfestung Unternehmen*, cu rugămintea de a-l prezenta lui Hitler. Hărţi, fotografii şi date geostatistice demonstrau **posibilitatea creării unei vaste redute în zona Alpilor**, înzestrată cu reţele de comunicaţie, unde ar fi trebuit concentrate şi reechipate forţele disponibile, în special trupele de elită şi Waffen SS. Schiţa originală a planului limita zona "fortăreţei" la teritoriul montan din vestul Austriei, sprijinindu-se pe graniţa cu Elveţia, pe care considera că aliaţii nu o vor încălca. Perimetrul său cuprindea masivul Ortles, Zidul Littorio (redenumit Zidul de Sud), mai puţin înaltele platouri estice (pentru a nu risca o încercuire dinspre Croaţia), precum şi râul Salzach până la Berchtesgaden, continuat cu contraforţii Alpilor Bavarieni, până în zona lacului Constance. Giganticul inel defensiv încercuia, cu excepţia Voralberg-ului şi Salzburg-ului, întregul district Tyrol, în care Hofer avea puteri dictatoriale.

Pentru a-şi duce la îndeplinire planul cu cea mai mare viteză, conform circumstanţelor dictate de evoluţia frontului, el a solicitat ca forţă de muncă 70.000 de muncitori austrieci, deja înrolaţi în Frontul Muncii şi specializaţi în realizarea de adăposturi antiaeriene în teren muntos, 250.000 de prizonieri, ce urmau să devină disponibili după realizarea complexelor industriale subterane, precum şi 30.000 de membri ai *Tiroler Standschützen* – Miliţia Tyrolului – ce trebuiau să asigure apărarea zonei împotriva trupelor speciale aliate ce ar fi fost paraşutate în interiorul redutei.

Nu se ştie de ce, dar **Bormann a apreciat planul ca fiind utopic şi defetist şi a refuzat să îl prezinte Führerului**. Aprecieri negative au fost formulate **şi la nivelul serviciilor secrete**, care nu au ezitat să-l utilizeze pentru a-i determina pe aliaţi să înceapă negocieri secrete în vederea încetării ostilităţilor.

După dezastrul ofensivei germane din Ardeni, realizată pe timp de iarnă, care a eşuat în cele din urmă datorită lipsei avioanelor, muniţiei şi combustibilului, problema apărării teritoriului naţional a revenit pe lista priorităţilor. Astfel, şeful securităţii naziste, generalul SS Ernst Kaltenbrunner, i-a prezentat lui Hitler **varianta unei apărări bazate pe *Reduta Alpină***, iar acesta l-a însărcinat imediat pe Hoffer cu amenajarea zonei respective pentru lupta de apărare.

În **27 ianuarie 1945** a avut loc o întrunire la nivel înalt, la care au participat Hitler, Göring, Goebbels, Bormann, 25 de ofiţeri de la Statul Major General al Wehrmachtului şi un număr neprecizat de experţi SS, prilej cu care s-a stabilit ca *Reduta Alpină* să includă şi vestul Styriei şi

Salzburgul, datorită posibilităților oferite de rețelele de lacuri şi de numeroasele mine de sare, în care fuseseră adăpostite, încă din 1944, anumite capacități industriale. Astfel, ***Reduta Alpină*** **urma să cuprindă**: Bavaria superioară, Munții Alpi, Voralbergul, Tyrolul, Berchtesgaden, Salzburgul, Carinthia, vestul Styriei, Trentino şi Dolomiții. Pentru dispersarea forțelor trupelor aliate, s-a decis crearea unor zone similare, mult mai mici, în Norvegia, Munții Harz, Bohmerwald, Bayerischerwald şi Schwartzwald.

În data de **14 martie 1945**, la sfârşitul unei conferințe militare conduse de **Hitler**, acesta a convocat câțiva înalți ofițeri SS şi 6 guvernatori ai proviciilor sudice, **ordonându-le să treacă imediat la pregătirea *Redutei Alpine***. Era însă **prea târziu**. În aprilie, prăbuşirea politico-militară a Germaniei a căpătat un ritm catastrofal, ce a făcut din planul rezistenței finale un ideal utopic. Odată cu **căderea Vienei, în 13 aprilie,** evenimentele s-au succedat cu rapiditate: pe **16**, americanii au cucerit Nürnberg şi au lansat ofensiva către München şi Bavaria; pe **18**, armata generalului Model a cucerit fortăreața Ruhr, în timp ce diviziile blindate ale generalului Bradley au străbătut 300 km spre inima Germaniei, separând Turingia de Harz; pe **25 aprilie**, trupele americane şi ruseşti au făcut **joncțiunea pe Elba**, divizând Germania în două.

În aceste condiții, *Reduta Alpină* nu a mai avut de jucat nici un rol în desfăşurarea războiului, Hitler preferând să rămână în Berlin. Dar existența sa stranie şi faptul că **acolo a fost mutată o impresionantă cantitate de secrete**, la începutul anului 1945, i-a determinat pe Aliați să trimită în zonă un număr foarte mare de experți tehnici şi ofițeri ai diferitor servicii de informații.

Interogatoriile la care au fost supuşi responsabilii şi proiectanții germani au fost dublate de examinarea minuțioasă a uzinelor bombardate sau minate, a cavernelor naturale sau artificiale, a minelor abandonate, a căilor ferate, a zonelor despădurite, a lacurilor îndiguite. Nimic nu a scăpat ochilor experimentați ai investigatorilor. **În 1945 şi 1946, tone întregi de documente, schițe, liste, proiecte, memorandumuri, rapoarte şi note ale tuturor sectoarelor industriale au fost scoase de Aliați din mii de locuri ascunse.**

Concluzionând pe marginea secretelor germane capturate de americani, colonelul D.L.Putt, adjunct în cadrul Serviciului de Informații Tehnice al administrației militare aliate, a declarat în iulie 1946 că, în ciuda dificultăților enorme, oamenii de ştiință şi experții germani de la Peenemünde, Brunswick şi Wiener Neustadt au realizat **progrese uimitoare în proiectarea aeronavelor de luptă**.

Aeroporturi subterane pentru...avioane fără pilot

În scopul protejării zonei nord-estice a fortăreței alpine, care prezenta o zonă de teren plat la vest de Ammersee, s-a luat decizia de a se construi **trei gigantice aeroporturi subterane la Inlingerwald**, în timp record. Prin proporțiile amenajărilor realizate, această acțiune ciclopică va rămâne **unică în istoria ingineriei militare**. Conform ordinului dat de Hitler lui Speer, acesta trebuia să creeze condițiile necesare mutării în subteran a vastului complex aeronautic Messerschmitt de la Augsburg, care devenise o țintă preferată a bombardierelor aliate.

Inlingerwald era o zonă înțesată cu circa **120** de depozite de muniție, camuflate cu pământ şi arbuşti, ce puteau fi uşor transformate în vederea organizării luptei de rezistență. Partea nordică a construcției nr.1 trebuia să asigure funcționarea liniilor de asamblare a avionelor de vânătoare ME-163 şi a motoarelor ME-262, la o capacitate lunară de 900 de exemplare; în aceeaşi zonă trebuia asigurată şi repararea avioanelor, care urmau să fie adăpostite în partea sudică a edificiului. Partea centrală a construcției urma să permită decolarea avioanelor de luptă ME-163 şi ME-262. În acest scop, **SS-ul a făcut o selecție în rândul prizonierilor deținuți la Dachau şi în lagărele învecinate, de unde a recrutat circa 20.000 de muncitori** şi pe care i-a dus la centrul din Kaufering. Activitatea s-a desfăşurat mai ales pe timp de noapte, când misiunile de recunoaştere erau dificil de realizat de către aliați.

Un al doilea aeroport trebuia să funcționeze ca bază de operațiuni pentru **avioanele de luptă fără pilot**, aflate în stadiu avansat de realizare la uzinele *Messerschmitt* din Oberammergau şi pentru **o serie întreagă de arme antiaeriene produse de *Zeppelin Werke* sub forma discurilor volante**. În partea sudică a Redutei, atenția Cartierului General german s-a oprit asupra peşterilor din munții Dolomiți, care puteau fi adaptate uşor şi rapid la noua situație. Deşi au fost amplasate într-o zonă expusă atacurilor aliate, acolo şi-au desfăşurat activitatea, în condiții de camuflaj, **două din cele mai ingenioase fabrici de armament din Europa, ce au funcționat timp de câteva luni la doar câteva sute de metri de trupele inamice,** în pofida faptului că avioanele aliate survolau zilnic zona respectivă.

De asemenea, **74 de tuneluri** ce străbăteau partea vestică a Lacului Garda au fost **transformate**, sub comanda lui Speer, **într-un complex subteran pentru liniile de asamblare a motoarelor de avion**. Dată în funcțiune încă din **toamna lui 1944**, uzina a fost încredințată personalului tehnic al firmei **Fiat**. De partea cealaltă a lacului, prin adaptarea unui număr de **6 tuneluri**, a fost realizat un complex industrial similar, ce producea **componente de avion**. Tunelurile erau legate cu drumuri de acces înguste de

aproximativ 10 metri, dificil de reperat de avioanele inamice şi greu de atins de eventualele bombe lansate, datorită stâncilor din vecinătate.

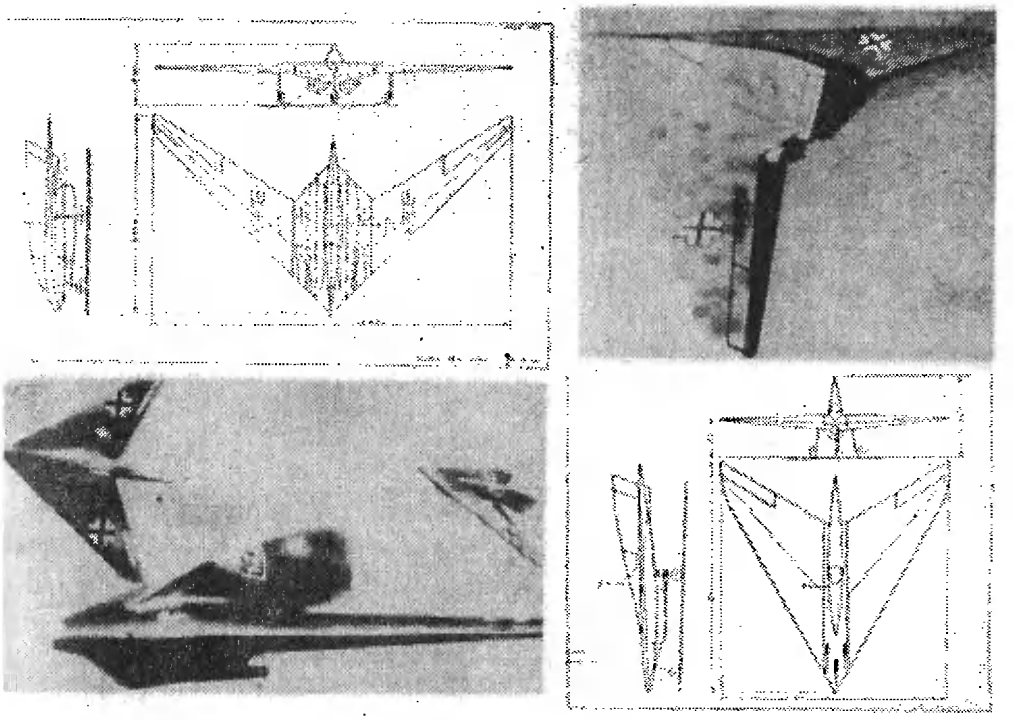
Complexul militar industrial de la **Lacul Garda** era aprovizionat, de obicei, pe timp de noapte, cu ambarcaţiuni camuflate şi era destinat producerii de avioane convenţionale pentru trupele ce apărau Reduta, în timp ce **avioanele cu reacţie** urmau să fie produse de fabricile subterane din Alpii Bavarezi şi zona Harz-Thuringerwald, în giganticele complexe Nordhausen şi Khala. Suplimentar, un număr de **7 tuneluri** nordice de pe partea vestică a Lacului Garda, din vecinătatea oraşului Limone, urmau să adăpostească producţia unor **arme speciale, ce se aflau în fază finală** la *Institutul Hermann Göring* (LFA).

În ianuarie 1945, *Reduta Alpină* devenise, pentru anumiţi lideri nazişti decişi să reziste până la ultimul om, unica alternativă. În pofida tuturor dificultăţilor provocate de situaţia militară, acei lideri nazişti au încercat să transforme respectivul proiect în realitate, transferând tot ce se mai putea salva în complexele subterane din Alpi. Rapoartele întocmite ulterior de personalul tehnic al serviciilor de informaţii aliate, referitoare la obiectivele strategice din Germania, conţineau frecvente formulări de tipul: *"document distrus de SS înainte de retragerea în Alpii Bavarezi"* sau *"planuri transferate de membrii SS în zona muntoasă din sudul Reichului."* Odată cu acestea, **au fost capturate însă şi planuri parţiale ale unor noi tipuri de arme, ce urmau să fie introduse în luptă de armata germană.**

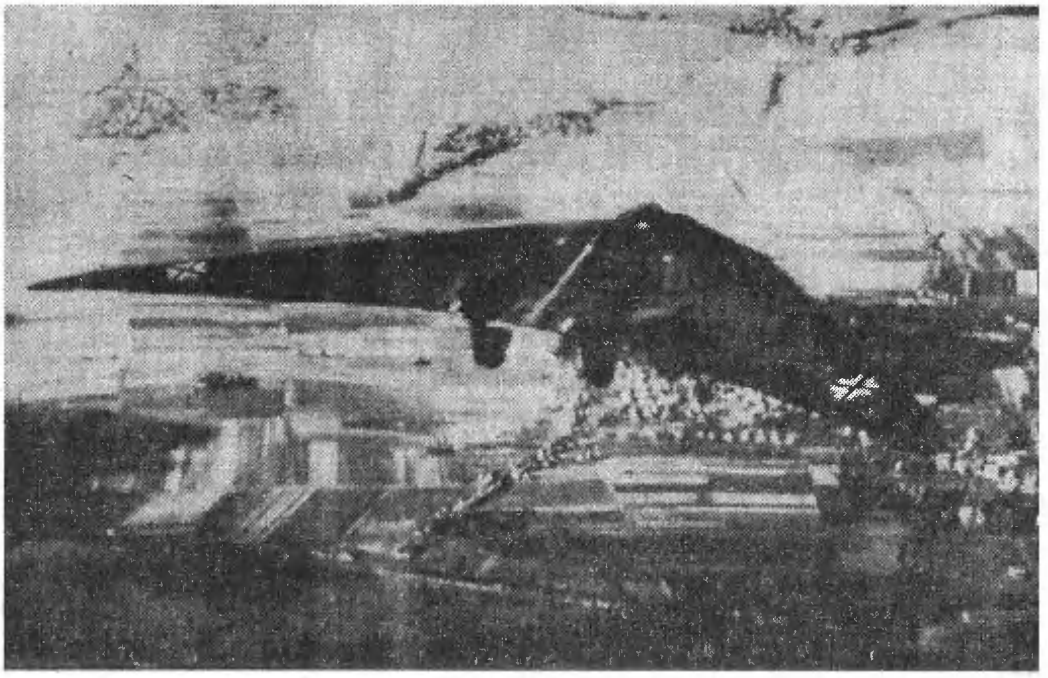
ARMELE SECRETE ALE CELUI DE-AL TREILEA REICH

Aviația nazistă – lovită în plin...de Hitler

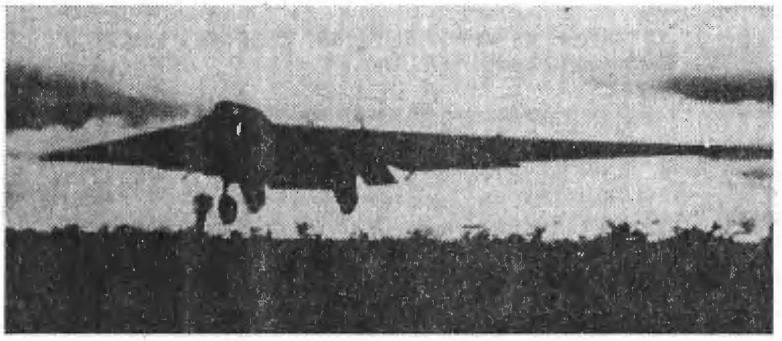
Tehnologia a avut întotdeauna un cuvânt greu de spus în orice confruntare militară. Ceea ce nu se prea cunoaşte (sau i se minimalizează importanța) este faptul că **Germania nazistă a realizat şi perfecționat o serie întreagă de arme secrete într-un interval de timp extrem de scurt.** Câteva din realizările tehnice germane din timpul celui de-al doilea război mondial sunt binecunoscute: **primul avion de luptă propulsat cu motor cu reacție** a fost *German Heinkel 178*, care a zburat în **1939**, iar începând cu **1943** nemții au început să folosească **avioanele de vânătoare cu turbopropulsor** *Meserschmit 262*, care surclasau cele mai rapide aeronave ale aliaților. Doar **ordinele nechibzuite ale lui Hitler** au făcut ca aceste avioane să fie folosite exclusiv ca avioane de vânătoare nu şi ca bombardiere, fapt ce ar fi putut provoca aliaților pierderi enorme.

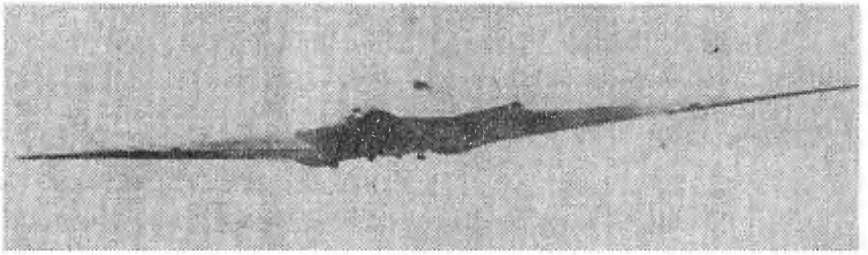


Walter şi Reimar Horten au dezvoltat ideea unei aripi zburătoare. Proiectele avioanelor de vânătoare cu motoare cu reacție Ho IX şi Ho XIII prevedeau cabina pilotului inclusă în stabilizatorul vertical.

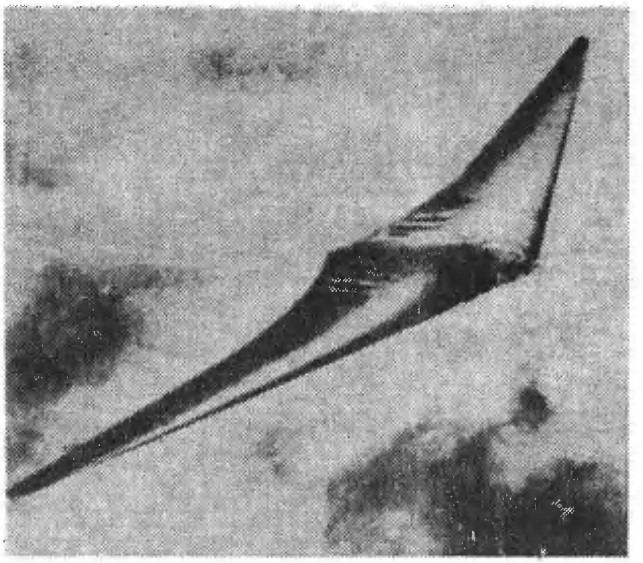


Avionul Horton Vc, în zbor deasupra zonei Gottingen

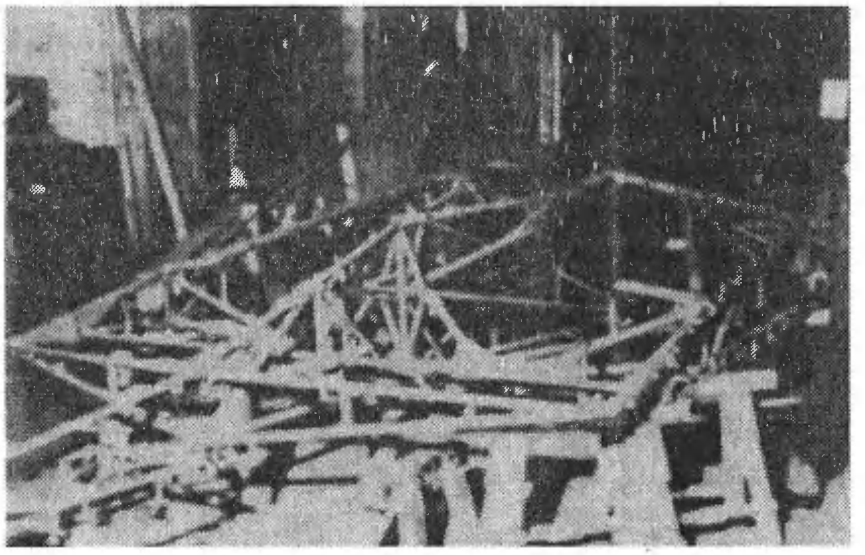




Avionul Horton VII, în zbor.



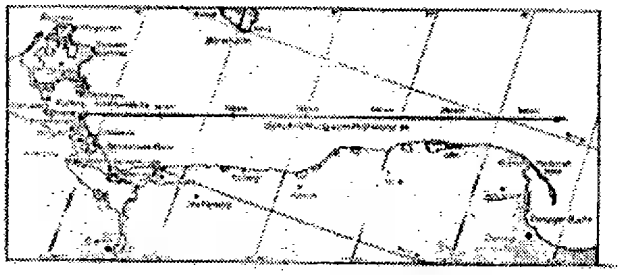
Proiectul Horten XVIII (1945)
(bombardier cu rază mare de acțiune, propulsat cu șase motoare cu reacție)

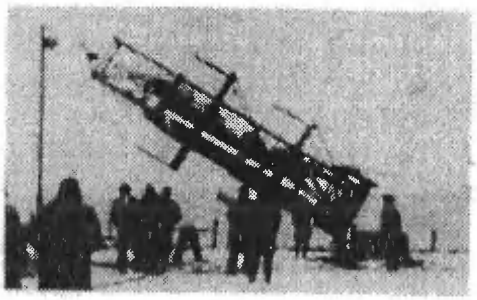


Scheletul metalic al avionului Horten XVIII
(faza inițială a construcției)

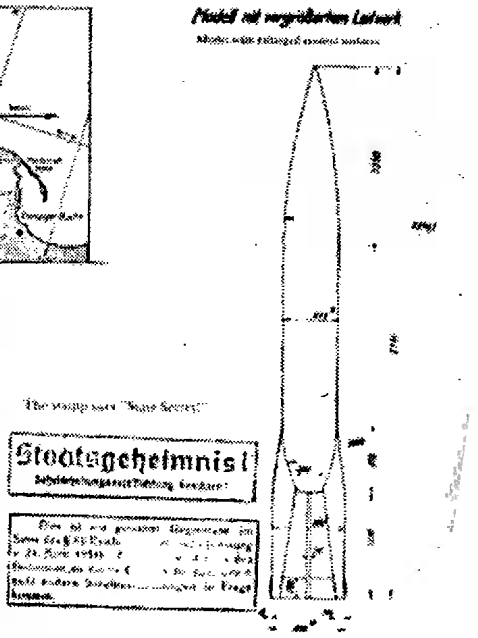
De asemenea, **rachetele *Cruise*,** celebrități ale arsenalelor moderne, au fost **realizate după proiectul celor utilizate de al Treilea Reich în timpul războiului: bombele zburătoare V-1** au fost lansate de pe continent și au lovit ținte de pe tot teritoriul Marii Britanii. *"Bombele bâzâitoare"*, așa cum erau ele denumite după zgomotul pe care îl produceau în timpul zborului, erau foarte dificil de doborât de aviația engleză, **singura deficiune a V-1 constituind-o sistemul de ghidaj** (problemă rezolvată la rachieta Cruise, prin folosirea radarului controlat de computer). Deoarece,

nu puteau lovi o țintă predestinată, bombele V-1 provocau doar teroar fără distrugeri semnificative ale complexului militar industrial.

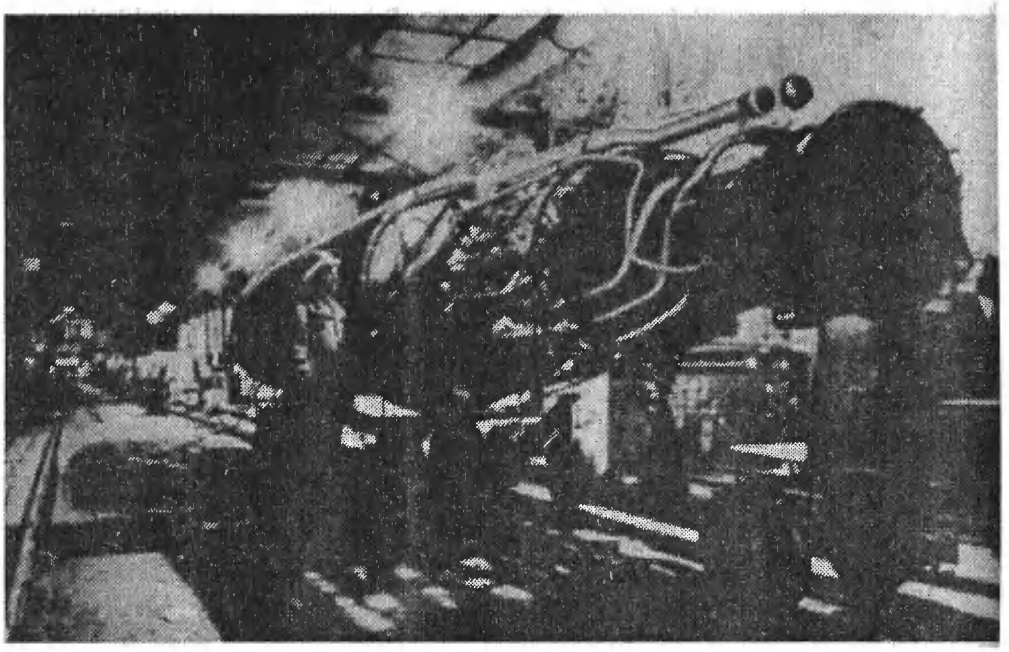




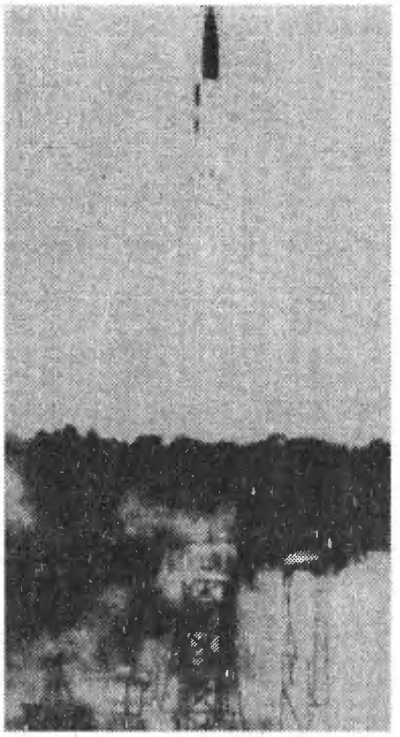
Teste efectuate cu racheta A3
la Greifswald Oie, în decembrie 1937



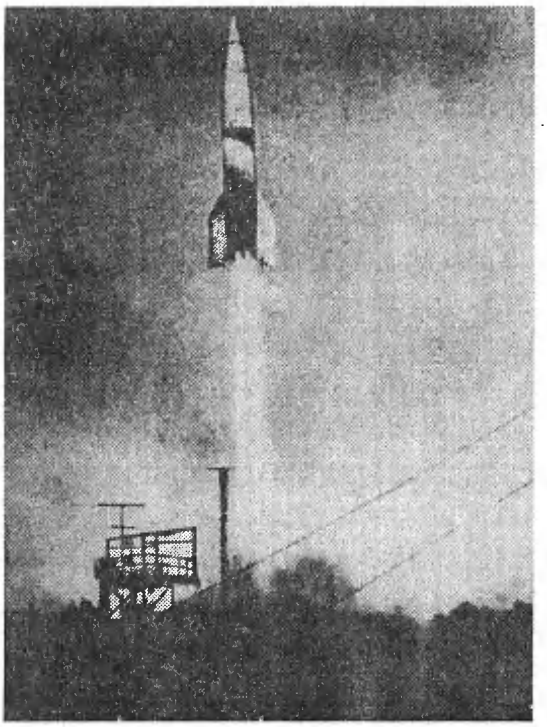
Schiță a rachetei A3,
cu suprafețe de control îmbunătățite



Producția a continuat în coplexele subterane din zona Harz.
O rachetă A4 pe linia de asamblare de la Niedersachswerfen,
caturată de americani în 3 iulie 1945.



Racheta A4
imediat după lansare



Lansare reuşită a rachetei A4 la Blizna (Polonia), în toamna anului 1943.
Testele au fost urmărite mult timp şi de Rezistenţa poloneză.

Opt rachete A4,
camuflate şi examinate la Peenemunde, în 1944.

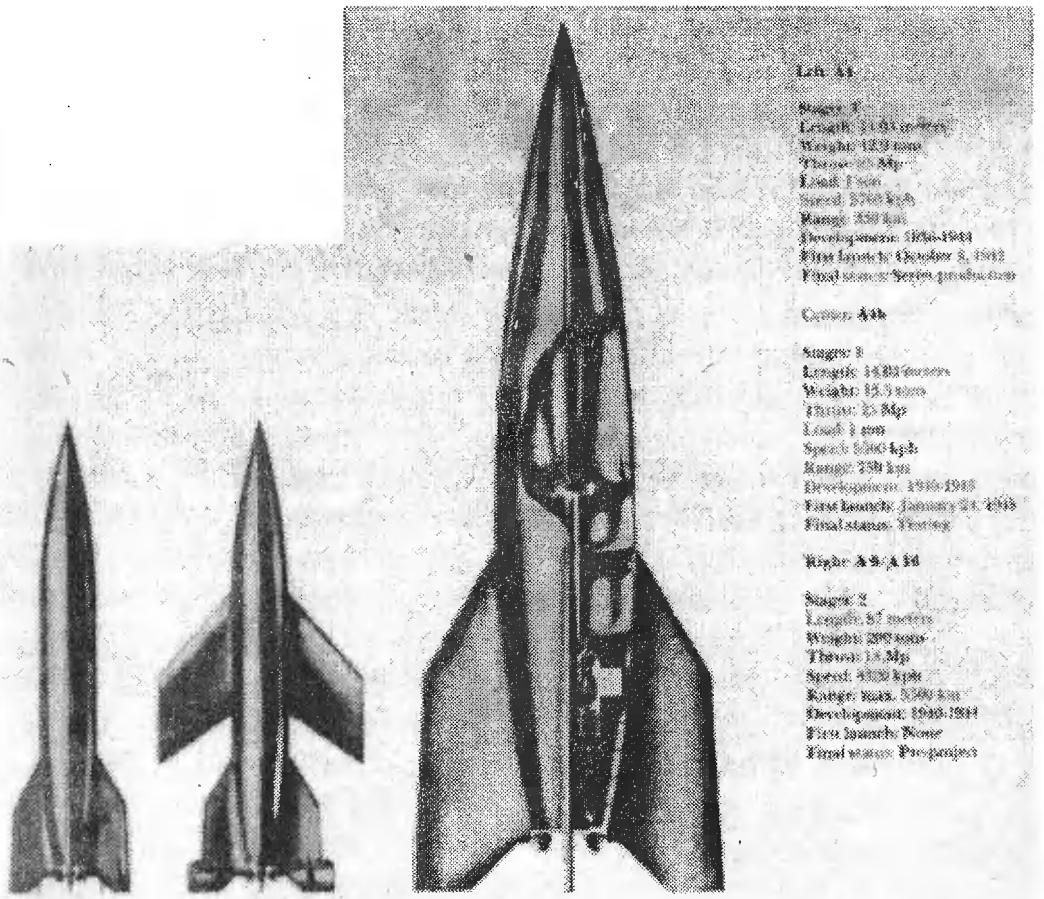
Rachetele germane – pregătite să lovească America !

Racheta V-2 a fost **precursoarea rachetelor balistice intercontinentale** care au format arsenalele nucleare ale SUA şi URSS în timpul Războiului Rece. Aceasta se putea deplasa cu o viteză de cinci ori mai mare decât cea a sunetului şi putea străbate **peste 300 km**, iar lovitura sa convenţională putea distruge o întreagă clădire. În timpul celui de-al doilea război mondial, racheta **V-2** a ucis 2.724 civili şi a rănit alţi 6.467. Ca şi în cazul bombei **V-1**, punctul slab a fost sistemul de ghidaj, care i-ar fi putut permite să lovească ţinte importante. Germanii au realizat chiar un **avion de vânătoare cu motor de rachetă**, *Me163*, care, deşi nu a fost introdus în serviciul regulat, era singurul capabil să depăşească 900 km/oră.

În momentul în care căderea Germaniei a devenit inevitabilă, şefii nazişti au trecut la aplicarea ambiţiosului plan pus la punct de Franz Hofer, înaltul comisar pentru Tyrolul italian şi Alpii sudici, ce prevedea realizarea unei puternice fortăreţe în zona muntoasă aflată la graniţa dintre Bavaria, Austria şi Italia. Acesta a fost prezentat lui Martin Bormann în noiembrie 1944, după ce, în anul 1938, agenţii germani cartografiaseră toţi

munții, trecătorile, peșterile, podurile și drumurile, în vederea stabilirii celor mai bune locuri de amplasare a fabricilor și depozitelor subterane. Pentru executarea planului respectiv, Hofer a solicitat circa un sfert de milion de muncitori, austrieci și tyrolezi.

Așa-zisele **Uzine-U** au fost concepute să își desfășoare activitatea exclusiv în subteran, în scopul producerii armelor secrete. Utilajele au fost **amplasate în cele 74 de tuneluri din zona Lacului Garda**, din nordul Italiei, care au fost modificate în vederea adăpostirii unei vaste uzine proiectată de firma Fiat, sub directa coordonare a lui Albert Speer. Alte șapte tuneluri din zona Lacului Garda, lângă Limone, au constituit zona de testare a unei alte serii de arme, de către Institutul Herman Goering. Conform arhivelor Înaltului Comandament German și ale Subcomitetelor Aliate Mixte pentru Activitatea de Informații, au mai existat **câteva uzine în centrul Germaniei**, cu numele de cod M-Werke, **însărcinate cu producerea giganticelor rachete A.9/A.10, destinate atacării principalelor orașe americane.**



Epoca rachetelor a început cu modelele A4
și a continuat cu proiectele giganților A9 și A10

"Straniul obiect semisferic" – spaima bombardierelor americane

Cea mai importantă zonă însă a fost cea a Alpilor, deoarece acolo au fost realizate cele mai redutabile arme. Într-un raport înaintat de un diplomat francez către Cartierul General al Contrainformațiilor Franceze din Algiers, **raport care nu a fost dat niciodată publicității**, se amintește de apariția unor **ciudați *"nori albaştri"* care dereglau aparatura bombardierelor ce treceau peste Lacul Garda**. Raportul francez a fost interceptat de agenții italieni şi descifrat la Cartierul General al Contrainformațiilor Italiene din Castiglione della Stiviere. În cele din urmă, el a căzut în mâinile armatei americane, dar conținutul său nu mai prezenta pentru ei o noutate. Cu ceva timp în urmă, imediat după puternicele bombardamente de la Dresda, spionajul britanic şi american a obținut o serie de informații despre modul în care au fost utilizate aceste arme pentru **doborârea a 12 bombardiere americane**. Informația respectivă, provenită de la un agent al lui Allen Dulles care opera în Elveția, făcea referire la **un *"straniu obiect semisferic"*, care a zburat cu o viteză extraordinară şi a distrus bombardierele fără a folosi armele de foc.**

În faza finală a celui de-al doilea război mondial, unele din luptele aeriene au devenit extrem de stranii. Un exemplu elocvent este evenimentul petrecut pe cerul Wurtenberg-ului: *"**Avionul de luptă german, de formă circulară şi lipsit de aripi sau coadă, a ajuns şi depăşit în mare viteză cele patru avioane Liberator.** În momentul în care a ajuns în fața formației, **a împrăştiat câțiva mici norişori de fum, după care bombardierele americane au fost cuprinse de flăcări, explodând în aer,** în timp ce racheta germană dispărea dincolo de orizont."*

Într-un raport întocmit, de un diplomat francez gaulist cu reşedința în Elveția, pentru Serviciul de Informații al Cartierului General din Algiers, acesta făcea referiri la ultimele realizări ale industriei aviatice germane şi avea la bază date culese despre activitatea desfăşurată de nemți în zona Lacului Constance. Raportul amintea de anumite ***"bombe antiaeriene cu metan"***, pe care germanii le-au experimentat, în zona Lacului Garda, împotriva *Fortărețelor Zburătoare.*

Interceptat de agenții italieni, raportul a fost descifrat de *Servizio Informazioni Difeso* (SID) din Castiglione delle Stiviere, în timpul ofensivei aliate din valea Po. La scurt timp, acesta a intrat în posesia serviciului de informații al Armatei a 8-a britanice. Evenimentele nu erau însă necunoscute investigatorilor aliați, cărora le parvenise un alt raport de la un informator elvețian, în care se arăta: ***"Un ciudat aparat de zbor, semisferic sau de formă circulară, a atacat cu o viteză fantastică 12 avioane americane, distrugându-le în doar câteva secunde, fără a folosi nici un fel de arme."***

Hitler şi Borman...au fugit în Antarctida ?!

După capitularea necondiţionată a Germaniei, din mai 1945, englezii au avut ocazia să cerceteze temeinic documentele tehnice secrete capturate odată fabricile ascunse în zonele forestiere ale Schwarzwald, prilej cu care au constatat că ele erau incomplete, **o parte fiind distruse după retragerea unităţilor SS**, în special cele referitoare la *"experimentele realizate cu aer lichid pentru propulsarea anumitor tipuri de turboreactoare, capabile să producă o imensă forţă de propulsie."* Iniţial, descoperirea i-a făcut să creadă că este vorba de un nou sistem de propulsie pentru submarine, dar existenţa unor studii aprofundate despre posibilitatea realizării controlului radio la mare distanţă i-a determinat să-şi schimbe ipoteza. Astfel, s-a ajuns la concluzia că era vorba de **un nou şi foarte puternic tip de aeronavă telecomandată**.

Nu este lipsit de interes nici faptul că Robert Ley, ministru al Muncii în Germania nazistă, i-a declarat lui Albert Speer că **oamenii de ştiinţă germani au pus la punct o *"rază a morţii"*, probabil o armă laser.** Căpitanul Heinze Schaeffer, comandantul submarinului U-977 (suspectat că **i-ar fi transportat pe Hitler şi pe Martin Borman la o bază secretă nazistă din Antarctida**), susţinea, în cartea sa *"U-boat 977"*, că în **aprilie 1945** a fost invitat de SS să participe la o demonstraţie a unei aşa-zise "arme a morţii". Schaeffer a trebuit să refuze invitaţia, deoarece **primise ordinul de ambarcare pentru Antarctida, cu puţin timp înainte de capitularea Germaniei.**

Gaze explozive naziste create de...savanţi evrei !

În **primăvara** anului **1936** a circulat o ştire ciudată în cercurile presei internaţionale, ce a fost primită cu un deosebit scepticism şi apoi rapid uitată. De altfel, mai existaseră ştiri asemănătoare, referitoare la raze ale morţii, gaze superputernice, radiaţii dezintegratoare şi multe alte arme futuristice. De această dată, însă, era vorba de anumite **experimente militare** realizate de o putere europeană (neprecizată, **probabil Austria**) într-o zonă situată la graniţa cu Ungaria. Experimentele au fost realizate **cu un gaz inodor lichefiat, inofensiv pentru oameni, dar devastator pentru motoare.** Anschluss-ul, ce a inclus Austria în Reichul german şi declanşarea celui de-al doilea război mondial nu au dus, însă, la introducerea gazelor explozive pe câmpurile de luptă. Cu toate acestea, informatorii, agenţii secreţi şi prizonierii germani au confirmat, în mod repetat după 1944, că **o astfel de armă secretă era în stadiu experimental.**

Primul care a făcut referiri concrete la acest tip de gaz a fost **dr. Rosenstein** *, specialist în chimie organică şi sinteza artificială a benzinei, care a fost **capturat de americani în '44** şi a fost interogat la Paris de că-

---

* **N. edit.:** De origine iudaică !...

tre membrii Misiunii Alsos, prilej cu care a declarat: *"**Chimiştii germani au reuşit să perfecţioneze formula unui nou gaz ce putea produce puternice vibraţii şi chiar distrugerea motoarelor de avion.** În orice caz, ei **nu l-au utilizat**, datorită posibilelor efecte adverse pentru echipajul avionului atacat, ce putea conduce la degenerarea conflictului într-un război chimic generalizat, atât de detestat de Führer."*

În afară de aspectele precizate de Rosenstein (care se pare că au legătură cu mai vechile experimente austriece), ce fac referire la unele experimente efectuate la Leuma şi Brux, o serie de cercetări similare au fost realizate în cadrul laboratoarelor *R* ale *Luftfahrtsforschungsanstalt*, din Volkenrode. În **iulie 1944**, în timp ce lucra cu diferite substanţe oxidante, inginerul chimist **dr.Hans Friederich Gold** *, de la *Direcţia Rachete* a institutului, a descoperit accidental că, amestecând 2 procente de myrol cu aer, motoarele cu combustie internă începeau să funcţioneze neregulat, iar la 8 procente de myrol **motoarele erau scoase complet din funcţiune în doar câteva secunde**.

O serie de alte informaţii se referă la **combinaţii de gaze şi lichide cu o teribilă putere incendiară**. Trebuie precizat că toate aceste aspecte ar putea avea legătură şi cu descoperirile făcute de trupele aliate pe teritoriul german, legate de aşa-zisele *"tunuri fără proiectile"*, despre care se presupune că erau folosite ca arme antiaeriene.

Tunuri cu turbioane de aer

După cum preciza presa militară franceză imediat după terminarea războiului, **tunurile *Windkanone*** au fost construite de o firmă din Stüttgart sub conducerea Luftwaffe, probabil la *Hermann Göring Stahl Werke*, situată într-o zonă strategică, la 50 km de fabricile secrete din munţii Pădurea Neagră, unde s-au mai realizat experimente cu rachete şi statoreactoare. Tunurile au fost **proiectate pentru a proteja obiective secundare de atacurile la joasă altitudine ale avioanelor de vânătoare-bombardament**. Cu alte cuvinte, în situaţia în care erau dificil de utilizat tunurile antiaeriene clasice.

Montată pe vagoane, respectiva armă putea fi utilizată pentru apărarea terenului deluros şi montan şi a unor importante obiective industriale amplasate în tuneluri. Deşi *Windkanone* a fost considerat ideal pentru apărarea antiaeriană a Redutei Alpine, practic s-a dovedit a fi **ineficient pentru doborârea avioanelor supersonice**, datorită duratei foarte mici a vortexului produs De asemenea, arma a mai fost destinată şi pentru uzul infanteriei în zonele înguste, precum văile, tunelurile şi podurile, însă nu a putut fi utilizată, deoarece s-a dovedit a fi **extrem de vulnerabilă în faţa focului inamic**. Un **prototip** a fost **capturat**, în data de 28

---

* **N. edit.**: De origine iudaică !...

aprilie 1945, de echipa tehnică a Regimentului 12 american, la circa 120 km vest de Berlin, în poligonul de testare de la Hillersleben.

Există mărturii referitoare la o altă armă secretă extraordinară, ***Wirbelringkanone,*** construită şi utilizată de nazişti în timpul celui de-al doilea război mondial. Despre aceasta se presupune că **utiliza aerul ca "bombă", putând doborâ un zid de cărămidă de la o distanţă de câţiva kilometri.** Conform profesorului Maas, această armă "trăgea" un inel gazos ce se rotea rapid în jurul propriei axe, un fel de ciclon artificial miniatural, ce era declanşat cu hidrogen compresat şi era capabil să producă pagube considerabile la o distanţă de 500 m. Tehnicienii germani au sperat că, prin mărirea dimensiunilor "tunului", vor putea să doboare formaţiile de bombardiere ce zburau la 5.000 metri altitudine.

Conform opiniilor exprimate de unii cercetători, **în prezent se fac cercetări pentru realizarea unei arme cu plasmă** ce funcţionează pe principiul vortexului.

Tunuri incendiare

Fabricile germane au mai construit, în timpul celui de-al doilea război mondial, **încă două tipuri neconvenţionale de tunuri**, *Wirbelkanone* şi *Vielfaltigwindkanone.*

Primul dintre acestea, ***Wirbelkanone,*** trăgea cu 50 kg de praf de cărbune îmbibat cu cherosen la o distanţă de câteva sute de metri. Aprins automat la lansare, amestecul, ce ardea circa un minut, **trebuia să elimine obiective izolate**, precum cuiburi de mitraliere, forturi şi cazemate. Datorită dificultăţilor de manevrare a încărcăturii, acest tip de tun nu a fost niciodată introdus în luptă.

Al doilea tun neconvenţional, ***Vielfaltigwindkanone,*** avea dimensiunile mult mai mici, dar o candenţă de tragere mult mai mare şi **putea fi montat pe avioane**. Jeturile de aer erau produse de un amestec combustibil special, ce expulza aerul cu peste 1.000 m/s asupra avionului inamic, în scopul de a-l face nemanevrabil.

Bombe radiocomandate...cu televiziune dotate

Laboratoarele *Telefunken* au încercat să perfecţioneze aparate de uz strategic, cu raza de acţiune de circa **300 km**, în care scop au colaborat cu *Institutul pentru Cercetarea Frecvenţelor Înalte* (*BHF*). Pe de altă parte, *Fernseh GMBH* din Berlin a conceput aparate pentru uz la nivel tactic. Astfel, în **1939**, cu sprijinul profesorului Herbert Wagner, de la compania aeronautică *Henschel*, au fost **începute cercetările în vederea realizării unei instalaţii de televiziune care să permită dirijarea de la distanţă atât a bombelor, cât şi a rachetelor, după lansarea din avion.** Echipamentul utiliza o lungime de undă cuprinsă între 70 şi 100 cm, iar imaginile apăreau pe **un mic ecran**, cu suprafaţa de doar **10 cm^2**.

Începând cu **10 iunie 1942**, la *Hochfrequenzinnstitut* din Ainring s-au efectuat o serie întreagă de experimente de laborator cu avioane de luptă. În **toamna lui 1943**, respectivul echipament experimental a permis unui avion Henschel HE-263-A să scufunde distrugătorul *Egret,* în golful Biscay şi un vas american de transport, în golful Salerno. În urma informaţiilor furnizate de spionajul aliat, aceştia au luat contramăsurile radio necesare, fapt ce a necesitat modificarea sistemului de ghidare.

Tipul B a fost utilizat cu succes modest de-a lungul coastei franceze, până a fost bruiat. **Tipul C**, o perfecţionare a modelului anterior, prevăzut cu un ecran mai mare, a fost realizat de un foarte activ institut ce aparţinea Ministerului Poştei (FDRP). După mutarea institutului la Aacham-Bodensee, în octombrie 1943, activitatea a fost parţial întreruptă, dar ulterior s-a pus în aplicare **planul *Tonne,*** ce prevedea introducerea aparaturii în producţie de serie la fabricile din Obertanwald-bei-Reichenberg, în zona sudetă. Datorită avansării trupelor ruseşti, în aprilie 1945 *Fernseh* şi-a mutat centrul la Taufkirchen în Bavaria, unde a mai fost pus în aplicare şi **proiectul *Sprotte*** al dr.Moller, ce **prevedea instalarea unei microcamere de televiziune în vârful rachetelor antiaeriene**.

La începutul anului 1945, dr. Rambauske din Bayreuth realizase un aparat destinat rachetelor antiaeriene, bombelor zburătoare şi torpilelor din dotarea aviaţiei militare. Printre altele, aceste aparate ofereau posibilitatea de a realiza **corecţii periodice ale pilotului automat din dotarea avioanelor sau bărcilor, care se puteau "orienta" după Soare, Lună, stele sau oricare altă sursă luminoasă.** Deşi testele efectuate, în toamna lui 1944, cu o barcă cu motor, au permis efectuarea unei complicate serii de manevre pe lacul Mandu, interesul Luftwaffe a fost scăzut.

La Ainring, cel mai nou model aflat în lucru urma să aibă o **rază de acţiune de 20 km pe pământ şi de 100 km pe mare**, dar în momentul capitulării mai erau necesare circa 6 luni pînă la introducerea proiectului în producţia de serie. **Tot la sfârşitul războiului, mai erau realizate sisteme de radiocomandă pentru bombe, rachete şi avioane, capabile să reziste tuturor metodelor de bruiaj din partea inamicului,** puse la punct în cadrul proiectului *Mosaik*, coordonat de profesorul Folske.

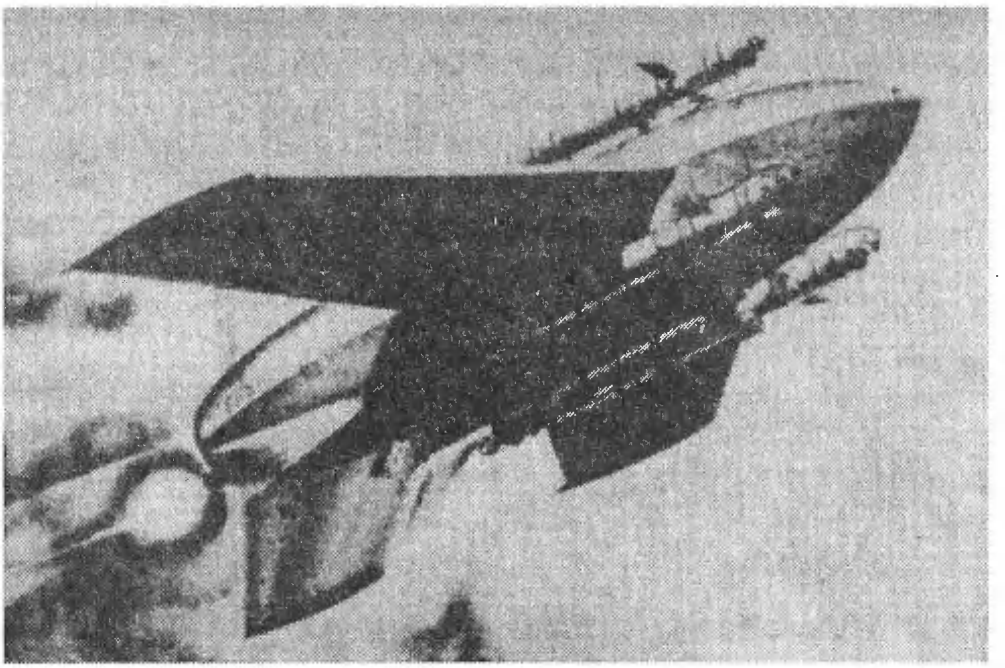
"Ochiul Magic" infraroşu

Cu minuţiozitatea specifică cercetării ştiinţifice germane, aceasta a reuşit să studieze aplicaţiile militare ale "luminii invizibile", concepând **reflectorul *Spanner,*** despre care se presupune că **putea realiza nu doar captarea radiaţiilor emise de motoarele navelor inamice, ci era capabil să ilumineze la distanţă obiectivele urmărite.** Specialiştii *Luftwaffe* au apreciat înalta eficienţă a aparatului, dar au considerat că este **prea voluminos** pentru a fi montat pe avioanele de vânătoare. Ca urmare, proiec-

tul *Spanner* a fost închis, însă experiența acumulată a fost valorificată la **perfecționarea fototeodoliților în infraroșu tip Gaertner, din dotarea bateriilor de rachete antiaeriene.**

Suplimentar, în timpul anului **1944**, Secțiunea D a *Deutsche Forschungsanstalt fur Segelflug* (DSF), de lângă Salzburg, a conceput **diferite aparate pentru vederea pe timp de noapte, cu ajutorul unei rețele de termocuple ultrasensibile, ce permiteau realizarea de observații la mare distanță, chiar dacă cerul era acoperit de nori.** După ce Albert Speer, ministrul producției de război, a preluat conducerea întregii industrii de război germane (în august 1944), aparatele DSF au fost considerate o prioritate, fiind realizate, în varianta simplificată ***Ochiul Magic***, la firma vieneză *Kepka Werke*. Se presupune că dispozitivul era utilizat și ca element de urmărire a țintei la rachetele antiaeriene *Enzian*.

După ce Aliații au forțat diviziile mareșalului Kesselring să se predea, Armata a 8-a britanică a ocupat o parte din fortificațiile *Redutei Alpine*. Cu această ocazie, odată cu **capturarea a sute de invenții de o valoare inestimabilă**, oamenii Unității T a Armatei a 8-a au descoperit și câteva elemente componente ale misteriosului *Feuerball* și ale rachetei *Enzian*, precum și **minusculul detector *Mucka***, ce permitea piloților ultrarapidelor avioane de vânătoare germane să își recunoască camarazii după luminile IR montate în vârful aripilor.



Racheta Enzian 4 putea atinge viteze supersonice și altitudini de peste 15 kilometri. Dispunea de un sistem de control radio pentru dirijarea către țintă

După terminarea războiului, americanii au reluat proiectul, testând în **1948** o bombă dirijată în infraroşu, ***VB 6 Felix***, a cărei traiectorie era controlată de un dispozitiv sensibil la căldura generată de ţintă (vapoare, uzine, rafinării, topitorii, zone urbane). Tot printre schiţele capturate s-a numărat şi proiectul unei rachete aer-aer, ce va sta la baza realizării de către SUA a rachetei *Sidewinter*, cu căutare în infraroşu şi de către britanici a rachetei similare *Firestreak*.

Rachetele antiaeriene *Enzian*, dotate cu sistem de căutare a ţintei în infraroşu, au fost realizate în cadrul proiectului *Madrid* şi au fost considerate o prioritate absolută în **1944**. Realizarea acestor rachete a fost încredinţată mai multor institute guvernamentale, ce dispuneau de aparatura necesară producerii elementelor componente. Mecanismul de control al zborului a fost produs de o secţiune a DSF, care mai lucra, printre altele, şi la echipamentul aeronautic necesar realizării **vehiculelor *Feuerball*.** Ulterior, producţia de rachete *Enzian* a fost sistată, atât datorită introducerii în producţie de serie a **excelentei rachete antiaeriene *Schmetterling*,** în uzinele subterane de la Nordhausen, cât şi a începerii producţiei **avionului de vânătoare radiocomandat, propulsat cu motor de rachetă.**

Avioane fără pilot

Göring a fost impresionat, încă de la primele teste, de remarcabilul avion de vânătoare radiocomandat, sperând că introducerea acestuia în luptă va permite o rezistenţă de lungă durată în fortăreaţa Alpilor. Acesta a fost **realizat în două tipuri: *Krache*** avea circa 5 metri lungime şi era înarmat cu o baterie de 8 rachete R-4-M, în timp ce ***Donner*** era înarmat cu micul tun MG-213/C30, cu cadenţă ridicată de tragere. Ambele aveau aspectul tăios al avionului de vânătoare **ME-163**, care a fost **reproiectat pentru a fi radiocomandat de la sol, cu ajutorul unui complicat sistem de televiziune.** După terminarea muniţiei şi a combustibilului, *Krache* urma să revină la sol cu ajutorul unei mari paraşute, în timp ce *Donner* trebuia să aterizeze în mod asemănător originalului ME-163.

La începutul anului **1945**, OBF a terminat 20 de aparate, dar testele de zbor au scos în evidenţă câteva dezavantaje, legate în special de **o prea mare manevrabilitate**, ce făcea dificilă doborârea avioanelor inamice. Ca urmare, s-a luat decizia de a se realiza un **sistem de control automat al focului**, însă ideea nu a mai putut fi transpusă în practică.

Sisteme de urmărire automată a ţintei

Lilienthalgesellschaft fur Luftfahrtsforschung (LFL) era o instituţie academică de cel mai înalt nivel, ce avea sarcina de a coordona cercetarea ştiinţifică din domeniul industriei aeronautice. La Ainring, în **decembrie**

1943, a avut loc congresul anual al elitei ştiinţifice germane din domeniul aviaţiei, ce a atras atenţia tuturor serviciilor de informaţii, în special a celor inamice. Într-un discurs rostit de **dr. Hackemann** de la Institutul LFA din Volkenrode şi intitulat *"Noi metode de cercetare în domeniul armamentului"*, acesta a amintit câteva principii tehnice capabile să revoluţioneze armamentul de la bordul avioanelor, prin realizarea de **sisteme de căutare automată a ţintei pentru rachetele şi bombele zburătoare lansate de aeronavele de luptă**.

Posibilitatea dotării proiectilelor antiaeriene cu elemente de urmărire automată a ţintei a fost analizată pe plan mondial încă înainte de începerea războiului. Astfel, în **1939**, muniţia realizată de firma suedeză *Bofor* a fost prevăzută cu un **sistem de căutare fotoelectric**, dar acesta nu a dat rezultate deosebite din cauza fragilităţii sale. Nici francezii, nici americanii nu au reuşit, în ciuda eforturilor depuse, să pună la punct aceste dispozitive. Abia în **1944**, britanicii au reuşit să utilizeze **dispozitivele *R-Proximity Fuse*, produse de americani,** împotriva bombelor germane V-1 ce bombardau Londra.

Tot în **1944**, profesorul Hanle, de la Institutul FDRP pentru cercetări electronice, a început să lucreze la un **sistem de căutare performant**, realizat după principiul binecunoscutului contor Geiger, destinat dirijării automate a rachetelor, ce era **activat de radiaţia ultravioletă emisă de motoare**. Acesta mai putea fi **utilizat şi pentru urmărirea electromagnetică, acustică, electroacustică, fotoelectrică şi fotochimică.**

Cea mai intensă activitate de cercetare în domeniul sistemelor automate de urmărire a ţintei a fost desfăşurată de *Institutul Ernst Orlich*, sub conducerea BHF. Amplasat în Travemünde, lângă Danzig, institutul s-a distins **în domeniul camuflajului antiradar**. În 1943, a fost mutat la Altenburg, în Turingia, pentru a scăpa de frecventele raiduri engleze efectuate de-a lungul coastei şi asupra insulelor germane din Marea Baltică, iar la sfârşitul anului 1944 a fost mutat spre sud, în munţii Tyrolului. Până în momentul capitulării, fuseseră **realizate 46 de proiecte referitoare la aplicaţii militare ale electronicii, din care 6 au avut legătură cu sistemele de căutare de proximitate.**

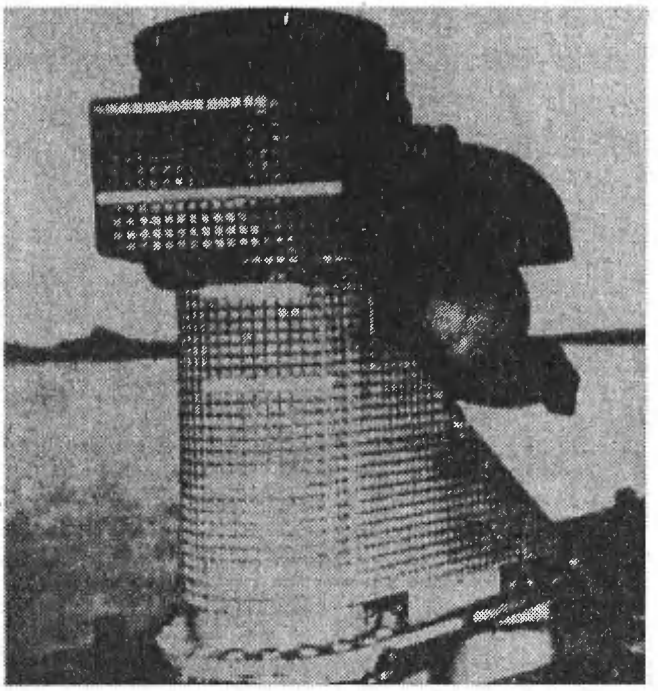
Dispozitivele realizate în cadrul proiectului *Kuhglocke*, aflat în coordonarea lui Speer, erau sensibile la câmpurile electrostatice naturale ce înconjoară, de obicei, aeronavele în timpul zborului. Pornind de la o idee similară, proiectul *Pinscher* al Luftwaffe a urmărit **dotarea bombelor zburătoare cu sisteme de căutare radio, ce funcţionau în banda de 6 metri.** Testele efectuate în toamna anului 1944 au demonstrat însă că erau eficiente doar de la o distanţă de 50 m de ţintă.

Deoarece **britanicii erau maeştri ai bruiajului**, în vara anului 1944, Comisia Speer a decis punerea în aplicare a proiectului *Marder*, ce avea ca scop **detonarea prin radio a proiectilelor**, de către avioanele aflate în zbor sau de către staţiile de la sol, raza de acţiune fiind de 15 km. Controlul la distanţă ar fi eliminat pericolul exploziilor accidentale şi ar fi prevenit orice interferenţe cu navele atacate.

Submarine "invizibile"

Dotate cu un dispozitiv special conceput, ***U-boat*-urile germane au eliminat necesitatea ieşirii periodice la suprafaţă pentru reîncărcarea bateriilor**. Ridicat deasupra nivelului apei cu ajutorul unui tub telescopic, *schnorkel* permitea atât eliminarea gazelor de combustie, cât şi preluarea aerului proaspăt. Iniţial, radarele aliate erau capabile să detecteze micile dipozitive, dar **cercetătorii germani au realizat un înveliş anti-radar** (pe un principiu similar cu cel al actualelor avioane "invizibile").

Pe lângă acest avantaj semnificativ, perfecţionarea electromotorului Walter, alimentat cu apă oxigenată, **a conferit submarinelor germane capacitatea de a parcurge, fără a ieşi din imersiune, distanţe de peste 50.000 km,** depăşind cu mult posibilităţile de care dispuneau navele similare ale Aliaţilor.



Dispozitivul "invizibil" de alimentare cu aer al submarinelor germane

Capitolul IV

OZN-URILE LUI HITLER

"Interceptați dar nu trageți !"

Conform cronicei ufologiste, *fenomenul OZN* a luat naştere în data **24 iunie 1947**, odată cu evenimentul la care a fost martor **pilotul Kenneth Arnold**, ce a observat **zborul unei escadrile de discuri volante în zona vestică a frontierei americano-canadiene**. Raportul său de zbor a fost primul dintr-o lungă serie de observații, care continuă chiar şi în prezent, de-a lungul timpului fiind constituite **peste 4.000 de grupuri de investigare a fenomenului**. Reacția oficialităților a fost, în principal, aceea de **discreditare** a tuturor aspectelor legate de apariţiile OZN, în timp ce majoritatea investigatorilor particulari au pus originea OZN-urilor, popularizate şi sub termenul vulgar de *farfurii zburătoare*, **pe seama unor ipotetice civilizații extraterestre**.

Există însă şi cercetători care au susținut şi continuă să susțină **varianta originii terestre a discurilor volante**. Să fie întâmplător faptul că, doar după trei ani de la terminarea celui de-al doilea război mondial, **începând cu anul 1948** (care a consacrat celebrul ordin al aviației militare americane ***"Interceptați, dar nu trageți!"***), piloții avioanelor de luptă au fost deseori sfidați de obiectele zburătoare neidentificate ce survolau spațiul aerian al SUA? **De ce nu a autorizat *Air Force* deschiderea focului asupra misterioşilor invadatori?** Frica de eventualele represalii? Proteste diplomatice din partea unei puteri necunoscute, care posedă, probabil, cel mai mare secret al tuturor timpurilor? Venerație tehnologică dictată de ignoranță, sau diversiune dictată de circumstanțe?

În pofida existenței unei mari diversități de idei şi opinii, un aspect asupra căruia se pare că a căzut de acord marea majoritate a ufologilor este acela conform căruia **toate guvernele ascund informațiile referitoare la OZN-uri**. De ce? În cazul ipotezei originii extraterestre a acestora, un motiv plauzibil l-ar putea constitui însăşi imposibilitatea admiterii oficiale a existenței unei civilizații "străine", ce se infiltrează permanent în lumea noastră. Dincolo însă de speculațiile mai mult sau mai puțin întemeiate, ce s-au făcut şi se fac pe tema existenței altor ființe inteligente în Univers, **ipoteza conform căreia straniile aeronave nu reprezintă altceva decât realizări ultramoderne în cadrul unor proiecte guvernamentale secrete pare a fi cea mai logică**.

România a salvat Occidentul !...

Primele relatări referitoare la astfel de proiecte guvernamentale ultrasecrete datează chiar din timpul celui de-al doilea război mondial. Astfel, într-un reportaj, publicat în **decembrie 1944** şi întocmit de Marshall Yarrow, corespondent special al agenţiei Reuters la Marele Cartier General din Parisul eliberat, se preciza: *"**Germanii au realizat o armă secretă** în ton cu sărbătoarea de Crăciun. Noul dispozitiv, care este, după toate aparenţele, o armă antiaeriană defensivă, **seamănă cu globurile de sticlă ce împodobesc brazii**. Acestea au fost văzute plutind deasupra teritoriului german, uneori izolat, alteori în grupuri. Sunt argintate şi parţial transparente."*

Un alt articol referitor la aeronavele secrete germane a fost publicat de agenţia *Asociated Press* în *"The New York Herald Tribune"*, în **ianuarie 1945**: *"Se pare că, acum, naziştii au aruncat ceva nou pe cerul nocturn al Germaniei: sunt **ciudatele şi misterioasele mingi Foo-Fighter**, care însoţesc avioanele de vânătoare ce execută misiuni de luptă deasupra Germaniei. Piloţii au întâlnit această armă ciudată acum o lună, în timpul zborurilor de noapte. Se pare că nimeni nu ştie ce fel de armă aeriană este aceasta. **Mingile de foc apar dintr-odată şi însoţesc avioanele pe distanţe mari. Se pare că sunt controlate prin radio, de la sol...**"*

Informaţiile au fost confirmate de Sir Roy Feddon, şeful misiunii tehnice a Ministerului pentru Producţia Aeronautică, care a afirmat, după inspecţiile efectuate pe teritoriul Germaniei: *"Am văzut suficiente proiecte şi planuri de producţie pentru a-mi putea da seama că, **dacă războiul s-ar fi prelungit cu câteva luni, ne-am fi confruntat cu o serie întreagă de noi şi mortale realizări în domeniul războiului aerian.**"* *

Fulgerul Globular era...un OZN nazist

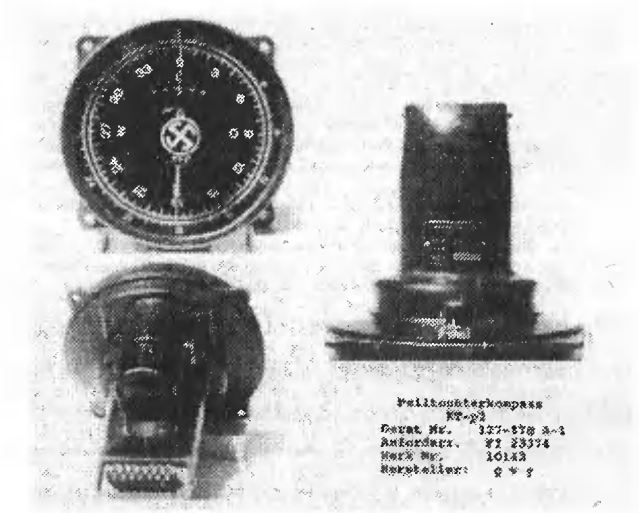
Unul din cei mai pasionaţi cercetători ai domeniului armelor secrete realizate de nazişti în timpul celui de-al doilea război mondial este Renato Vesco, care a susţinut, încă din **1968**, în lucrarea *"Intercettateli Senza Sparare"*, faptul că **celebrele *Foo-Fighters* au existat cu adevărat** şi au fost realizate de *Flugfunk Forschungsanstalt of Oberpfaffenhoffen* (FFO), la baza aeronautică din Wiener Neustadt, sub denumirea de ***Feuerball***. Vesco a mai afirmat că principiul de bază al *Feuerball* a fost utilizat ulte-

---

* **N. edit.:** Este arhicunoscut faptul că, datorită României, al doilea război mondial a fost scurtat cu **6** luni. Germania a scăpat, astfel, de bombele atomice...de la Hiroshima şi Nagasaki (v. Florian Gârz) iar Aliaţii de...aceeaşi armă atomică şi alte cumplite arme naziste!

Iar ca o dovadă a recunoştinţei Vestului, România a fost "pusă la colţ" exact **13** ani...

rior la realizarea unei aeronave lenticulare mult mai mari, denumită ***Kugelblitz*** (*Fulgerul Globular*), care a fost **primul vehicul cu decolare pe verticală**. Se pare că această navă, despre care se presupune că era o aeronavă supersonică de tip revoluționar, a fost construită în complexele subterane din Turingia, în **februarie 1945**.

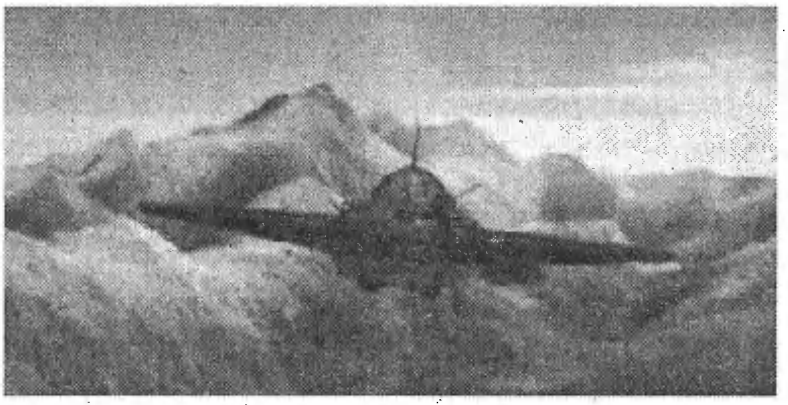


Sistemul de ghidare inerțial KT –p2
utilizat în construcția discurilor volante

Potrivit lui Vesco, ***Feuerball*** era un disc volant propulsat cu un motor cu reacție de tip special, ce a fost **utilizat de germani**, spre sfârșitul celui de-al doilea război mondial, **ca dispozitiv anti-radar și ca armă psihologică împotriva piloților aliați**. După cum arată Renato, *"haloul gazos ce îl înconjura - produs de un amestec foarte bogat în combustibil și aditivi chimici – întrerupea curgerea electricității prin supraionizarea atmosferei din vecinătatea avionului, de obicei în zona antenelor, supunând radarul unei puternice acțiuni a câmpurilor electrostatice și impulsurilor electromagnetice."*

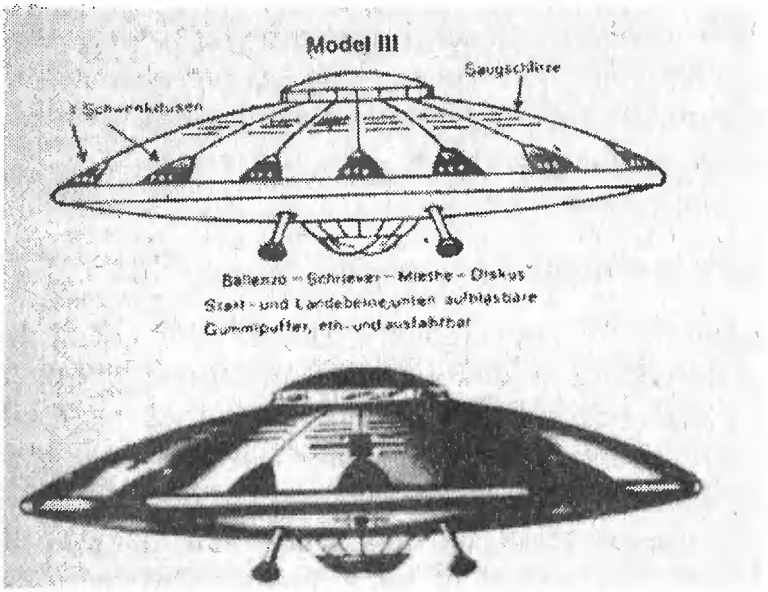
"Farfuriile zburătoare" germane – pe "masa" Aliaților

W.A.Harbinson a aprofundat cercetările lui Vesco în Germania de Vest, unde a descoperit mai multe articole publicate în diferite ziare și reviste, în care care se afirma că pilotul și inginerul Rudolph Schriever a proiectat, în primăvara anului 1941, un prototip al unui "titirez zburător", **testele** fiind realizate în **iunie 1942**. Conform respectivelor articole, Schriever a construit, în **august 1943**, un **model la scară mare** al discului volant original, pe care l-a revizuit în **vara** anului **1944** la uzina concernului BMW de lângă Praga, înlocuind turbina cu gaz cu o formă avansată de propulsie cu reacție. De asemenea, articolele mai precizau că la proiectarea discurilor volante au mai contribuit și experții germani Habermohl și Miethe, precum și italianul Bellonzo.



Discul volant Schriever, traversând Alpii

Semnificativ este şi faptul că, în 1975, compania *Luftfhardt International* a declarat că, la moartea lui Rudolph SCHRIEVER, căpitan de aviaţie în timpul celui de-al doilea război mondial, au fost descoperite, printre hârtiile sale, note incomplete referitoare la un mare disc volant, o serie de ciorne ale maşinii, precum şi câteva articole decupate din ziare, despre el şi discul său volant. Luftfhart a mai arătat că **Schriever a fost convins, până la moartea sa, că relatările despre OZN-uri, apărute la scurt timp după sfârşitul războiului, constituiau o dovadă a faptului că ideile sale originale fuseseră preluate şi puse în practică cu succes.** Se pune însă întrebarea: unde a dispărut toată acea tehnologie? A mai rămas ceva din ea?



Discul volant Schriever - Miethe - Ballenzo

După cum arată Rudolph Lusar, în lucrarea *"German Secret Weapons of World War II"*, Schriever şi Habermohl au proiectat un inel mare prevăzut cu discuri reglabile în formă de aripă, ce se roteau în jurul unei

cabine centrale fixe. Dimensiunile discului volant erau de **42 m în diametru şi 32 m în înălţime**, acesta putând atinge peste **12.000 m altitudine** şi o viteză în zbor pe orizontală de **2.000 km/h**. Lusar precizează în cartea sa că:

*"**Perfecţionarea discurilor volante**, care a costat milioane de mărci, **era aproape realizată către sfârşitul războiului**. Fără îndoială că prototipurile existente au fost distruse, deşi **uzina din Breslau**, unde a lucrat Miethe, **a căzut în mâinile sovieticilor, care au dus tot materialul şi întreg personalul în Siberia, unde a continuat cu succes activitatea de realizare a acestor discuri volante.** Schriever a reuşit să părăsească Praga la timp, dar Habermohl a ajuns în Uniunea Sovietică.*

Fostul proiectant german Miethe a ajuns în SUA, unde a conceput discuri volante pentru A.V.Roe&Co. *Aeronavele, care au fost observate, aveau diametre de 16, 42, 45 şi 75 de metri şi se presupune că atingeau **viteze de peste 7.000 km/h**. De altfel, discurile volante au fost **identificate în 1952** deasupra Republicii Coreea, iar unele note de presă susţin că au fost prezente şi în timpul manevrelor NATO din primăvara anului **1954**."*

În **mai 1978**, la standul 111 al expoziţiei ştiinţifice de la **Hanovra**, câţiva oameni ofereau vizitatorilor o hârtie intitulată *"Brisant"*, care cuprindea două aspecte distincte: 1.Viitorul ştiinţific al Antarctidei; 2.Discurile volante ale Germaniei. Articolul includea, printre altele, schiţele detaliate ale unui disc volant tipic din timpul celui de-al doilea război mondial, fără a preciza numele proiectantului şi susţinea că schiţele au fost modificate de guvernul vest-german în vederea publicării.

Conform articolului, **la sfârşitul războiului, marea majoritate a patentelor referitoare la acest tip de aeronavă au fost confiscate de americani, ruşi şi britanici, cele mai importante dosare dispărând odată cu o parte a oamenilor de ştiinţă germani şi cu ofiţerii SS.** În 1956, căpitanul Ed Ruppelt, şeful *Proiectului Blue Book* al USAF, scria: *"La sfârşitul celui de-al doilea război mondial, **germanii aveau în faza de perfecţionare câteva tipuri revoluţionare de avioane şi rachete dirijate**. Majoritatea acestora erau doar în primele faze de realizare, dar **sunt singurele nave cunoscute capabile să atingă performanţele atribuite de observatori OZN-urilor**."*

După război, americanii îl căutau pe Hitler... în Patagonia şi Antarctida

Articolul mai susţinea că, în 1938, Hitler, nerăbdător să debarce în Antarctida, a trimis o expediţie, sub comanda căpitanului Alfred Richter, pe coasta Africii de Sud. Timp de trei săptămâni, de pe puntea portavionului ***Schwabenland*** au fost lansate zilnic câte două hidroavioane, piloţii

având ordin să traverseze în mod repetat teritoriul pe care exploratorii norvegieni îl denumiseră anterior ***Regina Maud***. Cu acel prilej, germanii au realizat un studiu mult mai minuțios asupra regiunii respective, descoperind **întinse zone neacoperite de gheață**. Respectivei zone i s-a dat numele de ***Neuschwabenland*** şi a fost **proclamat teritoriu al celui de-al Treilea Reich**. Semnificativ este şi faptul că vapoarele şi submarinele germane au avut deplasări regulate în sudul Oceanului Atlantic pe toată durata celui de-al doilea război mondial, în special între Africa de Sud şi Antarctida. Apoi, în **aprilie 1945**, cu puțin timp înainte de sfârşitul războiului, **două submarine germane, U-530 şi U-977, au plecat dintr-un port la Marea Baltică, cu o destinație necunoscută.**

Submarinul U-977, aflat sub comanda căpitanului Heinz Schaeffer, a părăsit portul Kiel, de la Marea Baltică, în aprilie 1945, a făcut o escală la Christiansund South în 26 aprilie, după care nu a mai fost văzut decât **la Mar del Plata**, în Argentina, **în 17 august 1945**, după o perioadă de aproape 4 luni. După ce acesta s-a predat autorităților argentiniene, **întreg echipajul a fost interogat de o comisie formată din ofițeri de rang înalt anglo-americani, care analizau posibilitatea ca Hitler şi Martin Bormann să fi fugit, la bordul submarinelor respective, în Patagonia sau către o bază nazistă secretă din Antarctida.** Serviciile de informații americane analizau şi ipoteza conform căreia cele două submarine au transportat în Antarctida membrii echipei de cercetători ce au realizat discurile volante, ultimele şi cele mai importante componente ale acestora, schițele şi notele proiectelor, precum şi planurile unor gigantice complexe subterane. Căpitanii submarinelor U-530 şi U-977, Otto Wehrmut şi Heinz Schaeffer, au fost internați ulterior într-un lagăr de concentrare pentru prizonierii de război din apropierea Washington-ului, fiind supuşi unor interogatorii intense timp de câteva luni de zile. **După circa un an de la capturarea lor, SUA au lansat cea mai mare operațiune cunoscută vreodată pe teritoriul Antarctidei.** Scopul declarat era de a *"circumnaviga cei 30.000 km ai țărmului continental şi de a face o cartografiere amănunțită..."*

Brisant arăta că **operațiunea *Highjump*, pusă sub comanda amiralului Richard E. Byrd,** cuprindea 13 vapoare, 3 portavioane, 6 elicoptere şi 4.000 de oameni. Expediția, care ulterior a intrat într-un mister total, a acostat în vecinătatea teritoriului marcat de germani sub numele de *Neuschwabenland* şi s-a divizat în trei grupuri operative. Opiniile referitoare la succesul acesteia au fost împărțite; deşi unele rapoarte americane susțin că misiunea a avut un succes enorm, altele apreciază că a fost vorba de **un adevărat dezastru: mulți din oamenii lui Byrd au dispărut chiar din prima zi, au fost pierdute cel puțin 4 din avioanele sale, iar**

expediția, planificată a se desfăşura timp de 6-8 luni a durat doar câteva săptămâni.

Conform lui *Brisant*, amiralul Byrd i-a declarat unui reporter, imediat după întoarcerea sa, că este necesar ca ***"SUA să ia măsuri defensive împotriva avioanelor de luptă inamice care ar putea veni din regiunile polare"*** şi că în cazul unui nou război, **Statele Unite ar putea fi atacate de *"avioane de luptă capabile să zboare de la un pol la altul cu o viteză incredibilă"***. Semnificativ este că, după ce amiralul Byrd a fost supus unui interogatoriu de către superiorii săi, **SUA s-au retras din zona Antarctidei timp de un deceniu**.

Revenim la întrebarea devenită retorică: de ce ascund guvernele dovezile legate de fenomenul OZN? Poate pentru că nu au de ales, fiind în conflict cu o societate mult mai avansată din punct de vedere tehnologic, care poate fi succesoarea naziştilor şi nu pot face absolut nimic. Ar fi evident de ce ei nu vor ca noi să ştim: populația nu numai că ar intra în panică, dar probabil că s-ar genera un adevărat haos! Imaginați-vă cum s-ar simți europenii în momentul în care ar fi acceptată ideea că nazismul nu numai că a supraviețuit, dar şi că reprezintă o forță pe care nici o putere mondială nu o poate înfrunta !...

"Invenții germane de ultimă oră"

Oamenii pot confunda cu uşurință zborul nocturn al unui avion sau al unui elicopter cu un OZN. Unii le-au confundat chiar cu planeta Venus. Cu toate acestea, există numeroase rapoarte care nu au putut fi explicate într-o manieră satisfăcătoare, iar mărturiile provin de la persoane cu o calificare superioară: oameni de ştiință, piloți şi chiar astronauți. Există o cantitate impresionantă de informații adunată de grupurile care studiază îndeaproape aparițiile OZN, iar detaliile unora din cazurile relatate sunt deosebit de precise. Au OZN-urile o origine extraterestră? Există posibilitatea ca cel puțin o parte din acestea să aibă o origine terestră?

Se pare că răspunsul la această întrebare este afirmativ: **cel puțin o parte din acestea sunt realizate pe Terra**. Iar unul dintre cei care susțin cu tărie acest lucru este dr.ing. Renato Vesco, autorul cărții *"Interceptarea OZN"*. Renato, specialist în domeniul aviației, aeronauticii şi propulsiei cu reacție, a absolvit Universitatea din Roma şi Institutul German pentru Cercetări Aviatice. În timpul celui de-al doilea război mondial, Vesco a fost implicat în producția instalațiilor militare secrete ale uzinelor Fiat din zona Lacului Garda-Italia. În anii '60, a lucrat sub acoperire pentru Ministerul Aviației Militare Italiene, printre preocupările sale numărându-se şi studiul fenomenului OZN. Iată ce afirma el:

"În data de 27 noiembrie 1944, un B-27 al Forțelor Aeriene Americane, întorcându-se dintr-un raid executat în vestul Germaniei, s-a întâlnit cu ***un obiect imens, de culoare portocalie, ce se ridica cu o viteză de aproximativ 750 km/h.*** *Deşi s-a raportat turnului de control observația, radarul nu a sesizat nici o prezență străină. După cum am constatat, obiectul semnalat de bombardierul american a fost primul dintr-o întreagă serie de observații făcute de piloții americani, spre sfârşitul războiului, deasupra Germaniei, care au devenit cunoscute sub numele de* ***«foo-fighters»****.*

Piloții Falls şi Backer, din escadronul 415 de vânătoare, au raportat o apariție similară o lună mai târziu, determinând Forțele Aeriene să admită că cele sesizate pot avea o bază reală. Întâlnirile ulterioare cu «foo-fighters» au condus experții către concluzia că acestea erau ***invenții germane de ultimă oră, destinate să deruteze activitatea radarelor aliate.***

Adevărul despre această ipoteză l-au aflat abia după încetarea ostilităților, în momentul în care serviciile de informații aliate au intrat în posesia documentelor secrete şi au ocupat uzinele germane, cele care nu au fost distruse. Din constatările făcute, ***obiectele observate de piloții aliați constituiau doar o parte neînsemnată din marea diversitate de metode puse în practică de germani pentru a deruta radarul sau a produce întreruperi ale curentului electric.***

Realizarea şi testarea «mingii de foc» antiradar germane au fost intensificate, în ***toamna anului 1944****, la centrul de cercetări al Luftwaffe de lângă Oberamergau, Bavaria. După punerea la punct a prototipului, producția a fost realizată la baza aeriană de la Weiner Neustadt, iar în momentul în care ruşii s-au apropiat de Austria, toate utilajele au fost mutate în Munții Pădurea Neagră.*

Deosebit de rapide şi telecomandate, «mingile de foc», dotate cu emițători care funcționau pe aceleaşi frecvențe ca ale radarelor aliate, derutau controlul aerian. *Deşi «mingile de foc» naziste au fost introduse în luptă tardiv, neputând să oprească ofensiva aeriană aliată şi nici să schimbe cursul evenimentelor, însăşi existența lor a evidențiat o tendință absolut nouă a tehnicii şi tehnologiei germane, cu totul necunoscută până la ora respectivă."*

Conlucrarea activă dintre departamentul de cercetare al Forțelor Aeriene SS, centrele de cercetare austriece din Viena, uzinele lui Herman Goering şi vastul complex subteran de Uzine-G, a dus treptat la perfecționarea "mingilor de foc" *Foo-Fighter*, care, în ciuda eficienței lor antiradar, erau **destul de inofensive**. Prin combinarea principiului aerodinamicității cu cel al unei nave rotunde, simetrice şi plate, cu stabilizare giroscopică şi turbină cu reacție, dotată cu un tun ejector de gaz, cu posi-

bilitate de telecomandă, cu sisteme de căutare a ţintei în infraroşu şi sistem automat electrostatic de dirijare a focului, **inofensivele "mingi de foc" au devenit curând letalele *KugelBlitz*.** Întregul ansamblu forma o singură masă compactă şi rotundă, care nu avea nimic în comun cu nici un alt obiect zburător realizat până atunci. În documentele capturate de echipele britanice de informaţii după război sunt prezentate multe alte detalii, spre exemplu, în raportul final nr.61, referitor la "secţiunea arme".

Imediat după capitularea Germaniei, în mai 1945, o echipă de agenţi britanici, investigând documentele referitoare la câteva din fabricile subterane din munţii Pădurea Neagră, au descoperit că unele din ele aminteau de *"importante experimente realizate cu oxigen lichid pentru noile turboreactoare capabile să genereze o putere extraordinară"*. Alte documente descriau **utilizarea "gazului exploziv", testat pentru prima dată în Austria, în anul 1936.** Existenţa acestora a fost confirmată ulterior de Misiunea ALSOS şi de dr. Hans Friedrich Gold de la Laboratorul de Cercetări Aeronautice din Volkenrode. Eliberarea gazului exploziv a constituit, de altfel, o parte a programului abordat de cercetătorii din complexele subterane ale Lacului Garda, care s-a dovedit a fi **deosebit de eficient împotriva avioanelor aliate**. Obiectele zburătoare circulare destinate eliberării gazului exploziv au fost înregistrate în documentele militare naziste sub numele de *KugelBlitz* (***Fulgere Globulare***).*

Misterioasele *Foo-Fighters* şi *Kraut-Balls*

Mai mulţi piloţi aliaţi care au participat la deschiderea celui de-al doilea front au declarat presei, la mulţi ani după terminarea războiului, că **în zona cuprinsă între Hagenau - Alsacia - Lorena şi Neustadt - Valea Rinului au fost remarcate anumite fenomene similare celor atribuite în mod curent apariţiilor OZN.** Fiind convinşi că au de-a face cu noile arme secrete naziste, piloţii americani le-au denumit *Foo-Fighters* şi *Kraut-Balls*. Deloc întâmplător, **fenomene asemănătoare au fost observate şi de piloţii avioanelor americane ce bombardau insulele japoneze**.

Conform documentelor oficiale, piloţii ce au menţionat pentru prima oară, în rapoartele lor de zbor, prezenţa pe cerul Germaniei a obiectelor *Foo-Fighters* au fost Henry Giblin şi Walter Cleary, care au precizat că, în data de **27 noiembrie 1944**, au întâlnit **o lumină enormă de culoare portocalie** deasupra oraşului Speyer. Aceasta se deplasa cu circa

---

* **N. edit.:** În încercarea de discreditare a martorilor fenomenelor OZN, Guvernul şi Armata SUA au folosit, cu preponderenţă, explicaţia: *"Au fost fulgere globulare."* Acum, constatăm că, de fapt, spuneau adevărul...

1.600 km/h, la o distanță de aproximativ 500 m de avionul lor și **a perturbat puternic întreaga aparatură aflată la bord, inclusiv cea radar.** Din această cauză, echipajul a trebuit să se întoarcă la bază, unde a întocmit un raport detaliat, primul de acest gen, în care au menționat fenomenele întâlnite. Din păcate, cei doi piloți au fost ținta mai multor glume, ce i-au făcut pe ceilalți colegi să nu mai menționeze ulterior, în rapoarte, straniile obiecte întâlnite.

Cercul tăcerii a fost întrerupt de piloții McFalls și Baker din Escadrila 415, al căror raport, scurt dar deosebit de detaliat, a determinat Air Force să acorde importanța cuvenită observațiilor făcute: *"În 22 decembrie, ora 06, lângă Hagenau, când eram la 3.300 metri altitudine,* ***două lumini foarte strălucitoare s-au înalțat de la sol către noi.*** *Aceste imense și strălucitoare lumini* ***de culoare portocalie*** *ne-au ajuns și au urmărit avionul nostru timp de două minute.* ***Ele erau controlate perfect de la sol.*** *Apoi, ne-au lăsat în pace."*

Pentru a înlătura efectele psihologice negative ce se manifestau în rândul piloților și a populației, care ajunsese să ia cunoștință prin intermediul presei de amenințarea armelor secrete germane, în data de 1 ianuarie **1945**, editorul științific al agenției *Associated Press*, Howard W.Blakeslee, a acordat un interviu radiodifuzat, în care a afirmat că toate aparițiile semnalate nu erau altceva decât **manifestări ale *focului Sf.Elmo,*** fenomen natural și spontan produs, datorită inducției electrostatice, la toate aeronavele clasice.

Ecourile discuției respective au ajuns și la aviatorii de la bazele americane din Franța, care au încercat să clarifice situația. Ei erau familiarizați cu *focul Sf.Elmo* și erau conștienți că **nu aceasta era explicația observațiilor făcute**. Astfel, echipajul unui bombardier a declarat că a fost **urmărit pentru scurt timp de o formație formată din circa 15 globuri imense, rotitoare și luminoase, de culori diferite, ce executau mișcări variate.**

De asemenea, pilotul unei *Fortărețe Zburătoare* a declarat că a întâlnit o minge incandescentă deasupra teritoriului german, dar a fost ridiculizat de camarazii săi. După două nopți, însă, a avut ocazia să întâlnească din nou un astfel de glob, pe care a decis să îl urmărească. În momentul în care a ajuns la câteva sute de metri de *Foo-Fighter*, **a auzit un sunet ciudat, asemănător zgomotului produs de un avion invizibil.** Deși a continuat urmărirea, nu a reușit să ajungă respectivul glob, așa încât s-a întors la bază. După terminarea războiului, istorisirile despre *Foo-Fighters* au căzut în uitare timp de cinci ani, fiind **reluate abia în 1950, după al treilea val masiv de apariții OZN.** Desigur, ufologii nu au ezitat să susțină că acestea nu erau altceva decât nave extraterestre ce urmăreau desfășurarea conflagrației mondiale.

Aeronavele "invizibile" *Feuerball*

În **toamna** anului **1944**, centrul experimental *OBF* din Oberammergau, Bavaria, aflat sub conducerea *Luftwaffe*, a desfăşurat **o serie de cercetări cu aparate electrice capabile să perturbe funcționarea unui motor, de la o distanță de câțiva zeci de metri, prin inducerea unor intense câmpuri electromagnetice.** Se avea în vedere realizarea unui dispozitiv capabil să scurtcircuiteze sistemul de aprindere al motorului de avion, fapt ce **putea conduce la prăbuşirea aeronavei**. În urma testelor efectuate, specialiştii germani au ajuns la concluzia că dispozitivul ar fi fost eficient doar dacă raza de acțiune a acestei arme s-ar fi triplat.

Cercetările au fost continuate ulterior de un alt centru, aflat sub directa comandă a lui Speer şi a echipei tehnice a Statului Major General, ce a adoptat ideea inducerii unor puternice interferențe radio în aparatura electronică aflată la bordul avioanelor aliate, care efectuau zboruri pe timp de noapte. Astfel, **a luat naştere un vehicul aerian extrem de original, circular şi blindat, asemănător unei carcase de broască țestoasă şi propulsat cu un motor cu reacție de tip special, denumit *Feuerball*.**

Haloul incandescent ce îl înfăşura în întregime, realizat dintr-un amestec extrem de bogat de combustibil şi aditivi chimici, care întrerupeau scurgerea electricității prin supraionizarea atmosferei din proximitatea avionului-țintă, **perturba funcționarea radarului şi a aparaturii de bord, prin generarea unor intense câmpuri electrostatice şi a unor puternice impulsuri electromagnetice.** Ulterior, acestea au fost generate cu ajutorul unor clistroane prevăzute cu armuri speciale anti-şoc şi anti-termice. În acest mod, **deşi erau perfect vizibil pe timp de noapte, *Feuerball* rămânea nedetectat chiar şi de cele mai performante radare anglo-americane.**

Proiectanții germani au anticipat corect comportamentul piloților aliați, care nu cunoşteau performanțele acestor dispozitive şi modul lor de propulsie, aşa încât ezitau să deschidă focul asupra unor obiecte aparent inofensive, temându-se să nu provoace puternica explozie a mingilor de foc, ce ar fi doborât cu siguranță avionul atacator.

Conform unor surse neoficiale, proiectul *Feuerball* a fost realizat inițial la centrul aeronautic din Wiener Neustadt, cu sprijinul *Forschungsanstalt of Oberpfaffenhoffen* (FFO), care l-a prevăzut şi cu **capabilități de radiocomandă**. O persoană care a asistat la un scurt test de zbor al acestui dispozitiv, fără echipamentul electric corespunzător, a menționat că *"în timpul zilei arăta cu un disc strălucitor ce se roteşte în jurul propriei axe, iar **pe timp de noapte arată ca un glob arzător**"*.

Hermann Göring a inspectat deseori centrul, urmărind progresele făcute, în speranța justificată că principiul funcțional va putea fi utilizat ulterior la realizarea unei arme ofensive capabile să revoluționeze întregul domeniu al războiului aerian. După ce ruşii au început să amenințe Austria, construcția *Feuerball* a fost continuată de uzinele subterane ale *Zeppelin Werke* din Schwarzwald. Clistroanele au fost furnizate de o secție a *Forschungsanstalt der Deutschen Reichpost* (FDRP), situată la Aach bei Radolfzell, lângă lacul Constance, iar ulterior de o altă secție, amplasată la Gehlberg.

Aeronava automată de luptă *Kugelblitz* (*Fulgerul Globular*)

În paralel cu constituirea Forțelor Aeriene SS, Statul Major General Tehnic SS a răspuns şi cererilor presante venite din partea mareşalului Göring referitoare la **realizarea unui avion de luptă revoluționar**, care să valorifice cele mai avansate cunoştințe din domeniul aeronauticii. Astfel, principiul unei aeronave circulare simetrice a fost combinat cu principiul stabilizării giroscopice; gazul metan a fost combinat cu tunurile cu tragere multiplă; un supercombustibil organic gelatinos a fost combinat cu o turbină cu ardere completă; telecomanda a fost combinată cu decolarea şi aterizarea pe verticală; blindajul invulnerabil la proiectilele de calibru mic şi radiocontrolul rezistent la bruiaj au fost combinate cu mijloacele de perturbare a radarului inamic; "ochii" de căutare în infraroşu au fost combinați cu sistemele automate de foc cu urmărire electrostatică. **Toate acestea au condus la realizarea puternicei aeronave de luptă *Kugelblitz*.**

Kugelblitz, care a combinat, pentru o mai mare siguranță, dispozitivele de foc cu urmărire electrostatică cu un dispozitiv similar radio (în domeniul undelor scurte), produs de *Patent-Verwertungs Gesellschaft* din Salzburg, a reunit în aceeaşi masă compactă aripile, coada şi fuselajul avioanelor obişnuite; acesta nu mai avea nimic comun cu aeronavele clasice, fiind, probabil, **primul tip de aeronavă cu decolare pe verticală**. Conform unor surse neoficiale, **după doar o singură misiune de luptă, încununată de succes, *Kugelblitz* a fost distrus de trupele SS aflate în retragere,** iar toate informațiile ce au scăpat, au ajuns în posesia investigatorilor britanici ai *Forței T*, care le-au "îngropat" definitiv în arhive.

După dezastrul de la Remagen, cartierul general nazist şi-a dat seama că nu va mai putea rezista în fața trupelor aliate prea mult timp. Deşi frecventele dezertări şi represalii aveau un efect dezastruos asupra moralului Wehrmacht-ului, în orice caz, ele nu au produs dorita scoatere din funcțiune a maşinii de război germane, ce a continuat să lupte cu aliații pe o mulțime de fronturi, în zonele fortificate de rezistență. Aceste fortărețe erau dotate cu sisteme precare de comunicații şi nu puteau lua legătura cu cartierul general din Berlin, parțial evacuat în Turingia, la Berchtesgaden.

În pofida propagandei germane, ce promitea o ofensivă aeriană masivă către sfârşitul anului 1944, situaţia generală era disperată pe toate câmpurile de luptă. **Până în primăvara lui '45, majoritatea aerodromurilor germane erau distruse,** aşa încât aliaţii deţineau supremaţia aeriană absolută. În aceste condiţii, au fost improvizate o serie de aeroporturi în pădurile din Schwabischerwald şi Bubesheimerwald. De pe unul din aceste aerodromuri se presupune că a fost lansat primul avion de luptă *Kugelblitz,* în cel mai fantastic zbor realizat până atunci.

Chiar dacă ufologii nu cunosc sau nu vor să admită, ***Kugelblitz,*** fratele mai mare al aeronavelor antiradar *Feuerball*, **reprezintă o a doua similitudine cu caracteristicile atribuite în mod curent OZN-urilor**, care, împreună cu alte dispozitive asemănătoare (bombe rotitoare, bombe lenticulare, avioane supersonice şi sfere zburătoare), **constituie o veritabilă "preistorie" a "farfuriilor zburătoare"**. Finalul se găseşte, însă, dincolo de cronica oficială a aeronauticii şi de sângeroasa istorie a conflagraţiei mondiale...

Capitolul V

PROIECTUL VRILL - DISCURI VOLANTE CU TEHNOLOGII "ALBE"

Primul impuls - criza de combustibil...

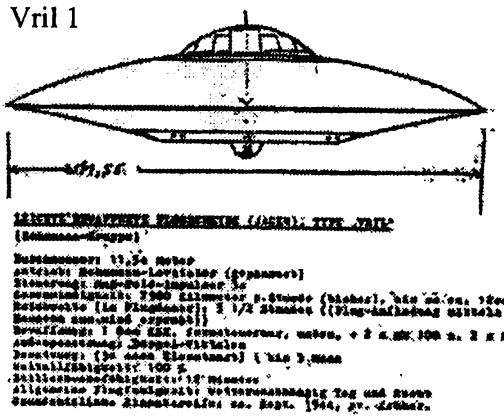
Cel de-al doilea război mondial a constituit, mai mult decât toate conflictele militare purtate de-a lungul mileniilor, o risipă gigantică de vieți omenești și de mijloace materiale, căruia i-au căzut victimă toate statele implicate. Întreaga tehnică de luptă concepută și realizată până în acel moment, bazată exclusiv pe aplicații ale tehnologiilor negre (motoarele cu ardere internă și armele de foc), necesita permanent mari cantități de combustibil. Dintre blocurile beligerante, **criza cea mai acută de combustibil s-a manifestat în cadrul țărilor Axei, în special a Germaniei naziste, aceasta fiind silită să caute alternative neconvenționale** la presantele probleme create de acuta dependență de petrol. Soluția ideală pentru introducerea în uzul curent a unui mijloc revoluționar de propulsie a fost găsită zăcând în coșul de gunoi al dogmaticului birou de brevetare a invențiilor: aplicații ale tehnologiilor albe, ce combinau motorul cu implozie cu generatorul de energie liberă.

Dintre toate societățile secrete ce au populat universul ocult nazist, se pare că ***Societatea Vrill*** a jucat un rol fără precedent și cu totul și cu totul inedit: a fost, probabil, **pentru prima dată în istoria civilizației contemporane când o societate secretă și-a propus să studieze aplicațiile tehnologiilor albe, să realizeze proiecte concrete bazate pe energia liberă și să le introducă în producția de serie.** Dintre acestea, **proiectul de prioritate maximă l-a constituit realizarea de discuri volante autopropulsate, capabile să realizeze deplasări pe distanțe nelimitate, eliminând definitiv orice consum de carburant.** Conform lui Jan van Helsing*, primii pași au fost făcuți încă din **decembrie 1919**, atunci când s-au adunat, într-un cerc foarte restrâns, membri ai organizațiilor ***Vrill, Thule*** și ***Stăpânii pietrei negre,*** într-un ocol silvic, la Ramsau bei Berchtesgaden, unde s-a decis construirea unui aparat de zbor cu totul revoluționar.

---

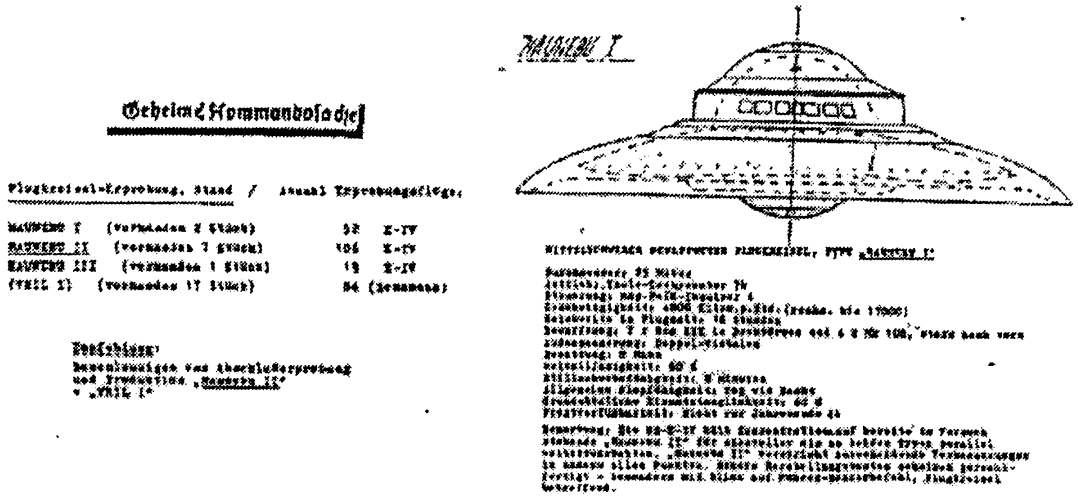
* *Jan van Helsing* : **Organizațiile secrete și puterea lor în secolul XX**, Editura AlmaTip, București 1997

Vril 1



Inventatorul OZN-urilor – "eliminat" de magnații petrolului

Din păcate, **orice tentativă actuală de reconstituire a aeronavelor *Vrill* şi *Haunebu* este sortită din start eşecului,** penuria de informații datorându-se atât trupelor SS, ce au distrus în retragere documentația şi elementele componente ale discurilor volante, cât şi trupelor aliate, ce au confiscat din teritoriile ocupate tot ceea ce putea prezenta interes şi le-au introdus în arhivele lor secrete. În aceste condiții, tot ceea ce mai putem face în prezent este să analizăm care din proiectele timpului puteau fi adaptate şi continuate în vederea conceperii şi realizării de discuri volante autopropulsate. Un prim indiciu ni-l oferă Matern Friedrich, ce aduce câteva informații interesante în cartea *"OZNurile – arme secrete germane?"*, în care precizează că **Viktor SCHAUBERGER (1885-1958) a avut o contribuție semnificativă la realizarea discurilor volante naziste, între anii 1938 şi 1945.**



Fotocopii ale proiectului discului volant Haunebu I (1939)
Conform lucrării *„Die Duncle Seite Des Mondes"*

Viktor Schauberger poate fi considerat părintele tehnologiei bazate pe *procesele implozive* (tehnologie albă). După cum sugerează însăşi denumirea, aplicarea principiului imploziei are, desigur, **efecte diametral opuse tehnologiei bazate pe procesele explozive (tehnologie neagră)**, care proliferează deloc întâmplător la scară mondială, în prezent. În principiu, implozia are la bază un vortex autoîntreţinut ce evoluează într-un mediu gazos sau lichid şi care are un efect ordonator, concentrator şi de reducere a temperaturii mediului, în contradicţie cu "axiomele" termodinamicii moderne. **Schauberger a fost cel ce a redescoperit că întreaga Natură funcţionează conform principiului dualităţii, a acţiunii reciproce dintre forţele centripete şi centrifuge.** Forţa centripetă a mai fost denumită de Schauberger şi "imploziva", pentru a indica o acţiune de tip vortex, care condensează şi răceşte întregul proces. **Experimentele realizate de el au inclus şi studierea efectului de levitaţie, ce putea fi realizat atât în apă, cât şi în aer.**

Conform unor informaţii neoficiale, în timpul celui de-al doilea război mondial, Schauberger a fost determinat de regimul nazist să îşi pună în aplicare conceptele sale revoluţionare referitoare la dinamica vortexurilor, realizând prototipuri ale unor discuri volante autopropulsate. Se pare că **el a asistat chiar la testarea unei nave levitaţionale de către armata germană**. Astfel, într-o scrisoare trimisă de Viktor unui prieten, acesta a făcut mai multe precizări referitoare la participarea sa în cadrul unor proiecte militare secrete: **discul volant** care a fost supus unui zbor de încercare în **februarie 1945**, lângă Praga şi care a atins înălţimea de **15.000 m în 3 minute**, precum şi o viteză în plan orizontal de **2.200 km/h**, a fost construit la lagărul de concentrare Mauthausen, în colaborare cu mai mulţi ingineri şi specialişti în rezistenţa materialelor deţinuţi acolo.

Retragerea grăbită a trupelor germane a făcut ca o parte a documentelor sale să cadă în mâinile ruşilor, care i-au percheziţionat şi incendiat apartamentul din Leonstein. Ulterior, Schauberger a fost supravegheat atât de sovietici, cât şi de americani. După război, Viktor a studiat posibilitatea realizării unui hidrogenerator pus în acţiune de un vortex, cu circuit închis. El a fost **invitat în SUA** cu promisiunea că i se vor oferi mijloacele necesare pentru punerea în practică a tehnologiei sale, dar acolo a fost **interogat şi urmărit în cele mai mici detalii, iar notiţele şi prototipurile realizate au fost confiscate.**

Deoarece ideile sale începuseră să deranjeze, a fost internat chiar într-un spital de boli psihice, de unde a fost însă eliberat de câţiva prieteni de încredere. Spre sfârşitul vieţii sale, el a fost **înşelat, izolat şi redus la tăcere de influenţii magnaţi americani,** care se temeau pentru

viitorul afacerilor lor bazate pe dependența de petrol. În cele din urmă, pentru a se putea întoarce în Austria, el a fost **obligat să semneze un angajament prin care a promis să nu își mai promoveze ideile și tehnologia. La cinci zile după întoarcerea sa în Austria, în 1958, Viktor a murit în condiții ciudate, la Linz.*** Chiar dacă acest mare om a murit, ideile sale rămân, după cum rămâne și revolta sa neîmpăcată împotriva tehnologiilor negre, generatoare de căldură și poluare.

Schauberger și puterea spiralei

Viktor SCHAUBERGER (30.06.1885 - 25.09.1958) a fost un **silvicultor austriac** cu o nestrămutată încredere în ideile sale. Chiar dacă nu a urmat o carieră academică, el a fost un autodidact, ce a dobândit o cunoaștere profundă în domeniile biologiei, fizicii și chimiei. Pornind de la propriile observații referitoare la circuitul apei în natură, **a pus bazele unei noi teorii hidrodinamice**. Atât prietenii, cât și adversarii, l-au caracterizat ca fiind deosebit de inteligent, capabil să dezlege misterele fizicii.

Victor Schauberger (1885-1958)

În timpul lungilor sale deplasări prin desișul pădurilor, atenția i-a fost atrasă de cursurile de apă. Meditând asupra acestora, el și-a dat seama că **circuitul apei în natură poate fi asemănat**, într-o anumită măsură, **cu circulația sângelui**, remarcând totodată faptul că **apa proaspătă își caută mereu propriul drum pe care să-l urmeze**, iar prin aceasta generează o mișcare internă de o intensitate extraordinară.

---

* **N. edit.:** Nicolae Tesla a scăpat mai "ieftin": în momentul în care a inventat antena ce producea energie liberă, inepuizabilă, Rockeffeler i-a sistat orice finanțare...

Există multiple aplicații în natură ale modelului *spiralei* *: de la înfășurările conice ale melcilor de mare, la forma spiralată a galaxiilor și chiar la structura ADN și ARN din toate celulele viețuitorelor. Toate marile furtuni ce devastează periodic planeta noastră au o configurație spiralată, indiferent de faptul că sunt uragane, tornade sau simple vârtejuri, iar curgerea spiralată a apei spre canalul de evacuare este familiară tuturor, sensul de rotație fiind dependent de emisfera în care locuiește observatorul.

Nu este lipsit de importanță nici faptul că dacă se golește lichidul dintr-o sticlă, scurgerea sa se realizează mai rapid sub forma unui vortex decât în mod liber. Este suficient doar un mic impuls inițial, după care gravitația desăvârșește acțiunea. Un inventator american a construit și a brevetat o pompă hidraulică utilizând teoria curgerii în spirală a fluidelor. Din păcate, cea mai frecventă utilizare tehnologică a modelului spiralei este tot în cazul armelor de foc, ca principală modalitate de a conferi stabilitate și precizie gloanțelor și obuzelor.

Schauberger a fost cel care a sesizat cu cea mai mare clarviziune **enormul potențial al curgerii în spirală**. Viktor era un atent observator al naturii, remarcând aspecte care altora le scăpau. Astfel, el a observat adesea în noapte lumini în curenții de apă ai râurilor din Bavaria și era nedumerit de acest aspect. Aceasta până în momentul în care și-a dat seama că era vorba de impactul rocilor purtate de curenți. Ulterior, el și-a impresionat apropiații reproducând fenomenele în condiții similare.

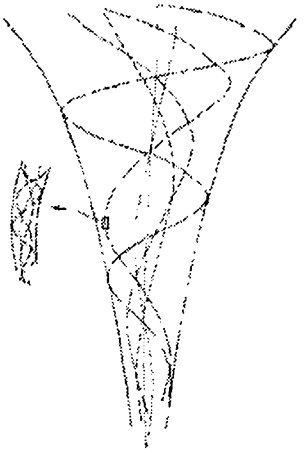
Legile Naturii

Fiind un om practic, el a căutat să demonstreze viabilitatea teoriei sale prin proiectarea unor canale în regim tampon, ce erau capabile să funcționeze cu o cantitate foarte mică de apă. De-a lungul acestor canale au fost plasate ingenioase stații de control a debitului, în care apa proaspătă lua locul celei vechi. Descrierea mișcării interne a apei este dificilă, fapt pentru care Schauberger a trebuit să improvizeze o terminologie specifică. Termeni precum *turbulență cicloidă*, *mișcare de influire* și *diamagnetism* nu aparțin mediului academic, dar tocmai această independență i-a permis să sesizeze, încă de la începutul secolului XX, partea întunecată a științei contemporane. **Forța explozivă**, atât de folosită în prezent pentru generarea energiei, ca de exemplu în cazul mașinilor cu ardere internă, **tinde să distrugă echilibrul ecologic**, care devine treptat din ce în ce mai fragil. Pe de altă parte, **însă, principiul imploziei, conform până la identitate cu legile naturii, nu și-a găsit încă nici o aplicație practică.** Este incredibilă atâta lipsă de rațiune la niște ființe care se autodenumesc *homo sapiens*!

---

* **N. edit.:** Spirala este un simbol sacru și des întâlnit în România, de la pelasgi până în zilele noastre. Ea reprezenta, în vechime, infinitatea Universului și a vieții.

Teoria fundamentală a lui Viktor Schauberger porneşte de la principiul universal al mişcării duale, care afirmă că **viaţa este susţinută de mişcarea de implozie (de fuziune), în timp ce tendinţa explozivă (de fisiune) duce la distrugerea vieţii.** Mişcarea de implozie este întotdeauna ecologică şi însoţită de izotermie şi dezvoltare ritmică, în timp ce mişcarea explozivă generează căldură, presiune, fragmentaţie, dezechilibru şi moarte. ***Schauberger considera că omul a reuşit să aplice, în întreaga tehnologie, doar tendinţa negativă, distructivă, a mişcării. Toate maşinile funcţionează pe bază de explozie, căldură şi presiune, fapt care duce inevitabil la distrugerea naturii şi la precaritatea condiţiei umane. Desigur, aceste idei revoluţionare nu au atras simpatii din partea contemporanilor, fiind anterioare tuturor tezelor ecologiste.***



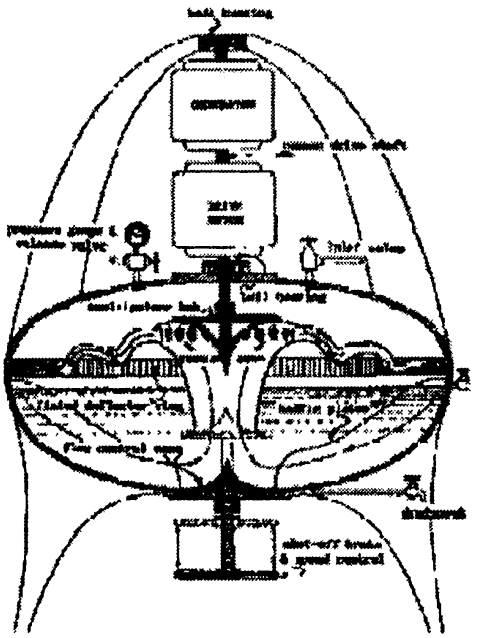
Vortex

Tocmai de aceea, unul din idealurile lui a fost acela de a transpune în practică mişcarea pe care a studiat-o în natură, energia rezultată putând fi utilizată sub forme diferite. Esenţialmente, mişcarea poate fi asemănată cu un vortex turbionar intrinsec. În Univers, vortexul este o structură destul de răspândită: o galaxie spirală, un fragment de ADN etc. Gradul de complexitate al acestora devine evident în momentul în care ne dăm seama că vortexurile mari se compun, la rândul lor, din vortexuri mai mici.

Turbinele Schauberger şi...levitaţia

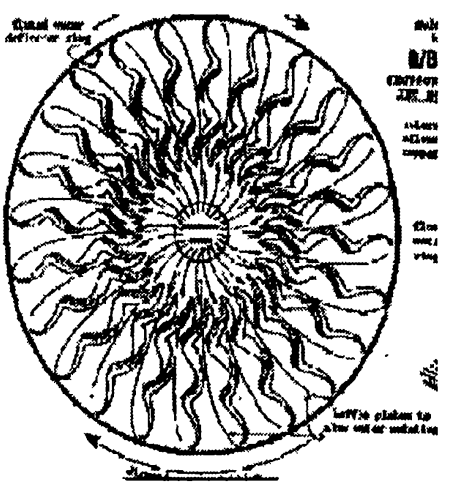
Schauberger a subliniat faptul că, **în momentul în care toate subsistemele turbionare sunt sincronizate, are loc o eliberare gigantică de energie.** Forţele implicate sunt capabile să creeze sisteme complexe şi să genereze ceea ce el a denumit *diamagnetism*. Conform teoriei sale, **diamagnetismul este opusul gravitaţiei şi explică modul în care fiinţele se pot ridica pe suprafaţa terestră, iar argumentele pot fi găsite pretutindeni în natură,** evidenţiind ceea ce el a denumit *mişcarea multiplă centripetă*. El a încercat să genereze această mişcare cu diferite tipuri de maşini, printre dispozitivele proiectate numărându-se şi câteva genera-

toare hidroelectrice. Respectivele dispozitive erau realizate din tuburi spiralate înfăşurate în jurul unei *forme conice*. Atunci când tuburile sunt forțate să se rotească, apa este aspirată în tuburi pe la capătul cu deschiderea cea mai mare şi după ce este prelucrată în tuburi, este expulzată cu o forță imensă în palele turbinei, conectată mecanic la un generator.



Turbină Schauberger

Aceasta este maşina pe care Viktor se presupune că a construit-o **pentru a genera electricitate**. Un mic motor electric pune în mişcare o piesă conică centrală, care are o gură largă de admisie a apei şi care forțează apa să circule prin câteva brațe spirale.



Turbină Schauberger

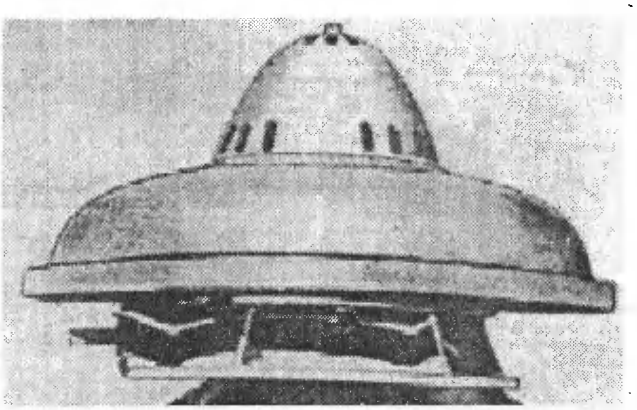
În momentul în care turbina începe să se rotească, forța centrifugă ridică nivelul apei, care tinde imediat să atingă limitele externe ale vasului, iar o acțiune de recul se produce atunci când apa pulverizată intră în contact cu inelul din oțel ondulat. După aceea, apa este recuperată, pe cale gravitațională, din zona de colectare. Forța centrifugă din brațele spirale produce o micşorare a presiunii la bază, fapt care măreşte eficiența. După punerea în mişcare, maşina poate fi cuplată cu un generator.

Turbina cu aer: acest aparat spiralat utilizează modelul unui ovoid. Aerul este introdus din lateral şi este combinat cu apa, care este absorbită datorită presiuni scăzute printr-un tub. Curgerea spirală prin tub curăță aerul cu ajutorul apei care revine către bază. Aerul curat este eliberat prin partea de sus. James Yen, angajat al companiei americane *Gruman Aerospace*, a estimat că **o turbină de acest tip, cu doar 2 m diametru, poate genera un megawat, în aceleaşi condiții în care funcționează o turbină convențională de 65 m diametru.**

Schauberger considera că **toate maşinile ar putea să fie proiectate infinit mai bine, dacă s-ar ține cont de procesele din natură.** Unul din proiectele sale a fost acela de a realiza un aparat de zbor de formă lenticulară, care să utilizeze un sistem de propulsie cu vortex fluid. Ideea de bază de la care a plecat a fost: *"dacă apa sau aerul este rotit printr-o dublă torsiune, rezultatul este o imensă acumulare de energie, care poate provoca levitația"*.

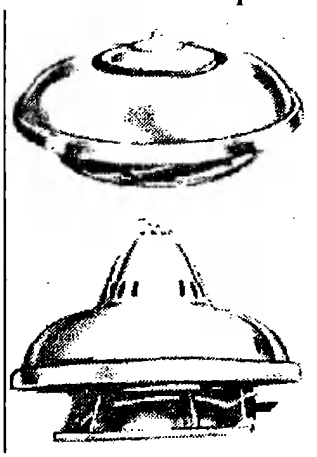
"Repulsin" – o invenție la mare înălțime...

Printre numeroasele invenții ale lui Viktor Schauberger nu există însă nimic comparabil cu ***REPULSIN*-ul, discul volant** care a înflăcărat imaginația oamenilor. După unele informații, **proiectul a fost realizat încă din anii '30, imediat după ce a finalizat *Climator*-ul.**



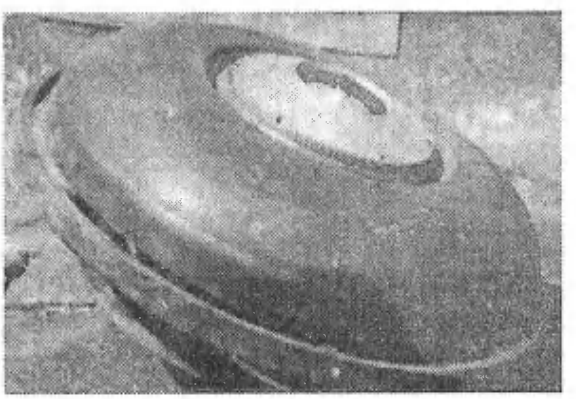
Repulsin

Se presupune că, în construcția sa, au fost utilizate diverse materi ale cu rol catalitic. **Variate fenomene auditive şi vizuale** au fost observate de cei care au asistat la testele efectuate cu respectivele prototipuri. Un aspect foarte straniu este faptul că **modelele păreau foarte dificil de controlat**, de cele mai multe ori acestea lovind puternic tavanul şi defectându-se ireversibil. Viktor a denumit această puternică forță *diamagnetism*.



Repulsin

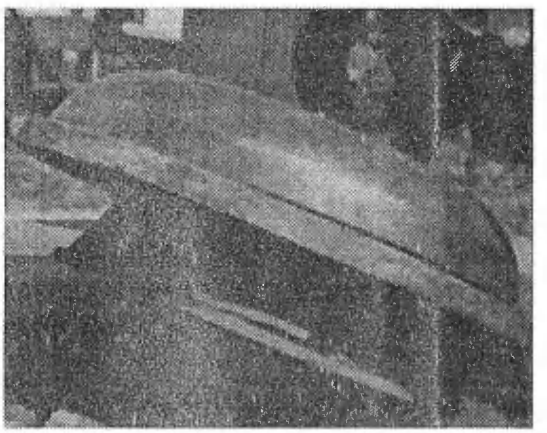
Ceea ce se poate vedea din cele câteva fotografii care au fost păstrate de-a lungul timpului este ceva ce seamănă cu o turbină de forma unei duble membrane plate. În cartea *"Living Water"* de Olof Alexanderson se precizează că unul din catalizatori era o soluție de apă cu nisip fin de cuarț.



Repulsin

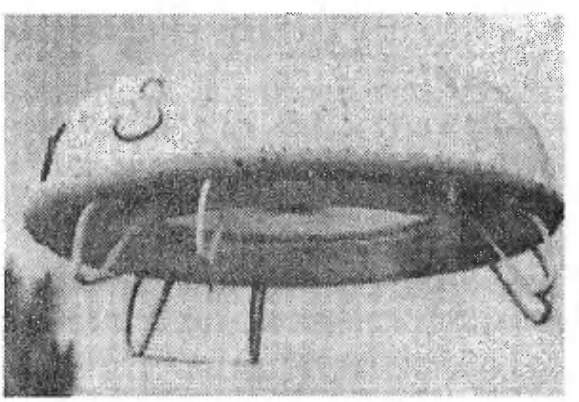
Capacitatea extraodinară de propulsie de REPULSIN-ului nu poate fi explicată complet fără a avea în vedere şi binecunoscutul *"efect Coandă"* din aerodinamica clasică, ce se referă la tendința unui fluid de a se "scurge" de-a lungul unei suprafețe curbe. Principiul său de funcționare este oarecum similar cu cel al navelor pe pernă de aer, cu deose

birea esențială că REPULSIN-ul nu crează presiune sub aparat, ci o depresiune deasupra. Deşi diferența de presiune nu este deosebit de mare, suprafața mare pe care acționează face ca forța de ridicare să fie impresionantă. Atunci când aerul turbionar se deplasează de-a lungul suprafeței (efectul Coandă), aerul înconjurător este antrenat în jos, în acest mod creându-se depresiunea.



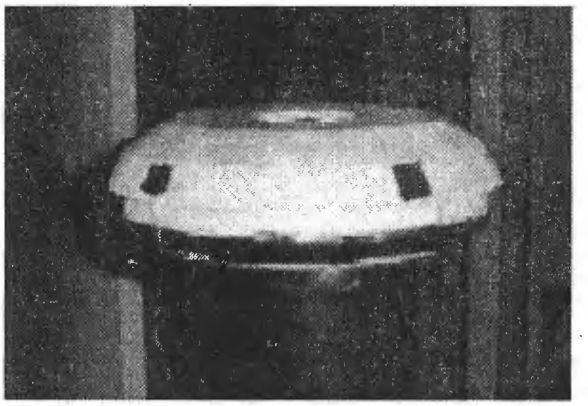
Repulsin

Una din asociațiile care şi-au propus să studieze şi să facă publică activitatea inventatorului Viktor Schauberger este Grupul de la Malmö. O parte importantă a activității acestui grup constă tocmai în aplicarea ideilor sale.



Repulsin – variantă modernă

Pasionații au încercat să reconstituie prototipurile lui Schauberger, iar unii au avut chiar succes, reuşind să realizeze diverse tipuri de ventilatoare, dintre care poate fi amintit Ventilatorul cu Jet. Principiul "plat şi cu unghiuri" (tipul 1) este prezentat în figura următoare sub forma unui ventilator cu jet, cu dimensiunile 250 mm diametru şi 80 mm înălțime.



Repulsin - teste de laborator

Un alt proiect al său a fost o **maşină cu implozie cu jet de aer**, deosebit de eficientă, care, datorită câmpului diamagnetic deosebit de puternic generat, făcea ca dispozitivul să se ridice cu o putere imensă. Potrivit relatărilor, Schauberger a construit câteva modele, dintre care unul avea aproape 2 m diametru şi era propulsat de un motor electric de 0,05 cai-putere. Există unele declaraţii care susţin că Viktor i-a scris unui prieten despre unele aplicaţii realizate în cadrul unui proiect militar secret realizat în cadrul lagărului de concentrare Maţhausen. Aeronava lenticulară a zburat în data de **19 februarie 1945**, în apropiere de Praga, ridicându-se la altitudinea de 15.000 m în doar 3 minute. Se presupune că prototipul a fost distrus de nazişti, pentru a nu fi capturat de trupele aliate.

Avioane sau "farfurii zburătoare" ?

Conform unor informaţii neoficiale, la realizarea *Proiectului Discurilor Volante* a mai participat şi **Rudolf SCHRIEVER**. Acesta, asistat de o serie de ingineri remarcabili, precum Habermohl, Miethe şi Belanzo, **a realizat câteva aeronave lenticulare, dar care foloseau sursele clasice de putere** pentru activarea sistemului de propulsie cu implozie descoperit de Schauberger. Una din schiţele lui Schriever prezintă o cabină de pilotaj în formă ovală, înconjurată de un disc rotitor care asigura ridicarea în aer. Schiţele lui Miethe prezintă un disc plat neted, cu o parte mai ridicată în locul cabinei de pilotaj.

Ca şi în cazul lui Schauberger, există unele mărturii conform cărora **unele dintre aceste proiecte au fost realizate**. Despre aeronava proiectată de Schriever şi testată în 1945, se presupune că atingea altitudinea de 15 kilometri în aproximativ trei minute şi avea o viteză maximă de 2.000 km/oră. Cu toate acestea, nu există nici o dovadă palpabilă că un astfel de test ar fi avut loc, iar Schriever însuşi a afirmat, după mutarea sa în SUA, că **toate prototipurile aeronavelor au fost distruse de germani înaintea retragerii lor din faţa trupelor aliate**.

Capitolul VI

LA ENERGII NOI, ARME NOI

Henri Coandă – creatorul unei noi ere

Inventatorul român **Henri COANDĂ (1886-1972)** este **creatorul primului avion cu reacție din lume**. După cum consemnau ziarele timpului, în luna octombrie a anului 1910, Parisul a fost gazda celei de-a doua Expoziții Internaționale Aeronautice, prilej cu care au fost prezentate cele mai noi realizări din domeniul aviației. Mulți oameni au vizitat expoziția, unii din pură curiozitate, atrași de mirajul zborului, alții fiind interesați de anumite aparate. Cea mai interesantă mașină, care a și atras o mulțime de curioși, a fost un avion roșu căruia îi lipsea elicea; pe fuselajul metalic al acestuia era scris **COANDĂ-1910**. Acest avion era deosebit nu numai pentru că nu avea elice, dar era complet diferit de imaginea clasică a unui avion, fiind primul aparat de zbor dotat cu motor cu reacție: anvergura: 10.30 m; lungimea: 12.50 m; suprafața portantă: 32.70 m^2; greutatea: 420 kg; forța de propulsie la nivelul mării: 220 kgf. Dintre elementele constructive cu caracter de noutate pot fi menționate:

- **pentru prima dată, scheletul aripilor era făcut din oțel în loc de lemn,** iar pentru o ascensiune rapidă, **aripile aveau suprafețe mobile**;
- profilul aripilor avea o puternică curbură; forma lor era rectangulară, mai puțin la capete, unde era circulară; **benzina și lubrifianții erau stocați în aripa superioară**, astfel încât rezistența aerului era considerabil redusă;
- **cele două aripi aveau lungimi diferite**, iar aripa superioară era anterioară celei inferioare, care era mai scurtă, astfel încât interferențele aerodinamice dintre cele două suprafețe erau simțitor reduse; acest tip de construcție a fost "reinventat" 10 ani mai târziu, fiind aplicat la avioanele Fokker, Brequet și Potez;
- cea mai interesantă parte a avionului Coandă era **sistemul de propulsie, cu totul revoluționar** în ceea ce privește construcția motoarelor de avion, dar care avea să reprezinte viitorul aeronauticii.

Motorul cu reacție (tehnologie neagră), inventat și construit pentru prima dată de Henri Coandă, era realizat dintr-un **motor cu patru cilindri, răcit cu apă și producea 50 cai-putere la 1.000 de rotații pe minut.** Prin multiplicare, viteza de rotație era mărită la **4.000 rot/min**. Puterea de propulsie de 220 kgf era net superioară oricărui motor clasic cu elice.

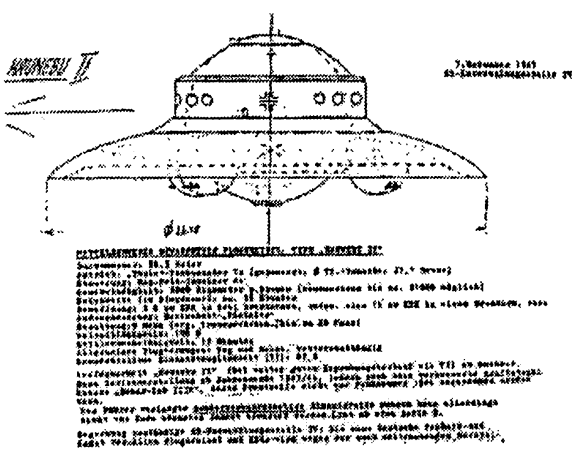
Deoarece mulți vizitatori nu erau convinși că avionul cu reacție poate zbura cu adevărat, după încheierea expoziției, în data de **16 decembrie 1910**, Henri Coandă a efectuat un **test de zbor la Issy-les-Mouli-**

neaux. Iată cum descrie Coandă primul zbor al unui avion cu reacție: *"**Avionul s-a ridicat mult mai repede decât m-am aşteptat;** nu a fost greşeala mea, dar după un timp a început doar să plutească, a lovit pământul şi a ars complet. Am fost foarte norocos că nu am fost legat de scaun, aşa încât am putut ieşi repede din avion atunci când s-a prăbuşit; altfel aş fi ars odată cu el."*

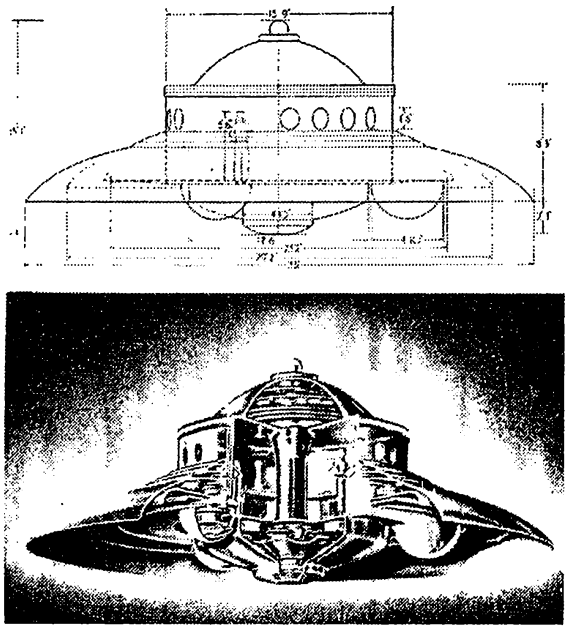
Acesta a fost **primul zbor al unui avion cu reacție, o premieră absolută pe plan mondial,** cu 30 ani înaintea lui Heinkel, Campini şi Whittle. Ca în cazul majorității invențiilor româneşti, **datorită lipsurilor de ordin financiar, Coandă nu a putut să-şi perfecționeze invenția.**

Energia spațială a lui Coler

Căpitanul german **Hans COLER** a realizat, între anii 1920-1930, **două dispozitive în tehnologie albă, ce converteau energia gravimagnetică în energie electromagnetică, direct sub forma curentului electric, fără folosirea surselor primare de natură chimică sau mecanică.** Se pare că aceste generatoare de energie liberă au constituit elementul esențial în demararea unuia din cele mai îndrăznețe proiecte ştiințifice ale actualei civilizații: ***Programul Discurilor Volante***. Din punct de vedere tehnic, convertorul Coler, ca generator de energie liberă pentru discurile volante tip Vrill şi Haunebu, a fost cuplat cu un generator Van de Graaf şi cu un dinam turbionar Marconi, în scopul generării unui puternic câmp magneto-electro-gravitic în jurul aeronavei, care îi permitea să se desprindă de sol. Întregul ansamblu antigravitațional a fost denumit ***THULE-Tachyonator***, după numele societății secrete naziste care a supervizat realizarea proiectului. Echipamentele au fost produse, la vremea respectivă, în cel mai mare secret, la uzinele AEG şi Siemens, documentele oficiale făcând doar sporadice şi fragmentare referiri la invenția lui Coler.



Fotocopii ale planurilor discului volant Haunebu - II (1943), Conform lucrării *„Die Dunkle Seite Des Mondes"*



Schița discului volant LG Cramp,
conform lucrării *„Space, Gravity & the Flying Saucer"* (1955)

Informații relativ recente referitoare la dispozitivele inventate de Hans Coler au devenit accesibile publicului larg în urma declasificării raportului nr.1043, întocmit în anul 1946 de ministrul R.Hurst, membru al Subcomitetului Britanic pentru Activitatea de Informații, cu titlul ***"Invenția lui Hans Coler referitoare la o nouă sursă de energie"***. Raportul menționa faptul că "***Hans Coler este inventatorul a două dispozitive despre care se presupune că sunt capabile să genereze energie electrică fără utilizarea surselor primare de natură chimică sau mecanică.***"

După capitularea necondiționată a Germaniei, printre documentele capturate de trupele aliate au fost şi o serie de documente ce făceau referire la invențiile lui Coler. Deşi ideea a fost ridiculizată încă de la început de oamenii de ştiință aliați, oficialitățile britanice au tratat-o cu atenția cuvenită, părându-li-se suspect interesul deosebit manifestat de Marina Germană pentru perfecționarea respectivelor dispozitive. Ancheta s-a desfăşurat la scurt timp după încheierea celui de-al doilea război mondial, într-o perioadă în care Germania era ocupată de trupele aliate, iar Hans Coler avea statutul de prizonier de război.

În cadrul interogatoriului la care a fost supus, timp de mai multe luni, de ofițerii şi specialiştii britanici, Coler a fost întrebat inițial despre istoricul invențiilor sale, apoi a fost chestionat în legătură cu teoria care stă la baza funcționării dispozitivelor. Deşi acesta nu a reuşit să prezinte într-o manieră coerentă modul de funcționare al mecanismului, el a arătat

că cercetările sale (realizate cu aparatură obişnuită), referitoare la natura magnetismului, l-au condus la concluzia că ***feromagnetismul este un fenomen oscilatoriu, cu o frecvență de aproximativ 180 kiloherți. Oscilația ce avea loc în circuitul magnetic al dispozitivului inducea în circuitul electric alte oscilații, care depindeau de valorile elementelor folosite.*** Cele două fenomene interacționau şi produceau treptat creşterea tensiunii. Deoarece mecanismul nu a fost înțeles, aranjarea optimă a elementelor nu a putut fi stabilită matematic, ci a fost realizată empiric, primul dispozitiv fiind pus în funcțiune prin metoda încercării. ***Coler a declarat că intensitatea câmpului magnetic al magneților nu a scăzut în timpul funcționării dispozitivului şi a susținut că în timpul testelor a evidențiat o nouă formă de energie, până în acel moment necunoscută, denumită de el "RaumEnergie" (energie spațială).****

Învingătorii iau totul...

Pe toată durata interogatoriilor la care a fost supus, **Coler s-a dovedit a fi cooperant**, furnizând englezilor toate detaliile constructive ale dispozitivelor sale. Coler a mai făcut un rezumat al activității desfăşurate de dr. Frohlich pentru OKM şi a furnizat anchetatorilor britanici o copie a raportului lui Frohlich, redactat în comun de cei doi, precum şi un referat propriu. Mai mult chiar, în scopul realizării unor dispozitive funcționale, el a acceptat să construiască şi a reuşit să pună în funcțiune, în doar o săptămână, un model miniatural al primei sale invenții, ***Magnetstromaparat***-ul, iar o lună i-a fost necesară pentru a realiza un ***Stromerzeuger***, folosind materialele puse la dispoziție de anchetatori şi lucrând doar în prezența acestora. Cu primul dispozitiv, realizat doar din magneți permanenți, bobine de cupru şi condensatoare aranjate într-o anumită configurație, el a demonstrat că poate obține tensiuni de 450 milivolți pe o durată de câteva ore. La o reluarea experimentului în zilele următoare, au fost înregistrați 60 de milivolți pentru o scurtă perioadă de timp. Aparatele au fost păstrate de britanici pentru investigații ulterioare.

Primul dintre convertoare, ***Magnetstromaparat***-ul, a fost perfecționat de Coler, în colaborare cu Von Unruh, în anul **1933**, iar ulterior a fost sprijinit de Franz Haid, de la Siemens-Schukert, care a realizat un model complet funcțional în cadrul Legației Norvegiene din Berlin, ce genera 12V tensiune continuă. Dispozitivul a fost testat şi de către dr.

---

* **N. edit.:** Un mare secret al Omenirii transmis, de milenii, printr-un singur cuvânt ! Ra era zeul Soarelui, reprezentantul unei civilizații extraterestre care a creat Omenirea. Aum, cuvântul vedic, îl reprezenta pe OM dar şi forța divină. Deci, "oamenii lui Ra" proveneau...din spațiu. Ramanii sunt primii locuitori ai României de azi (vezi "SECRETELE TERREI / Istoria începe în Carpați" - vol. I-IV)...

Kurt Mie de la Institutul Tehnic din Berlin şi de Fehr, care au declarat că respectivul echipament funcţiona şi că ei nu au putut găsi nici o eroare. Surse neoficiale susţin că modelul aflat la Legaţia Norvegiei din Berlin **a funcţionat fără întrerupere timp de 3 ani**. Despre ***Stromerzeuger*** se ştie că **putea furniza *6 kilowaţi* folosind ca sursă primară doar o baterie uscată cu capacitatea de doar câţiva waţi.**

Marina germană şi...multiplicarea energiei

Conform unui raport întocmit anterior de către Departamentul de Cercetare al Marinei Germane (01.04 - 25.09.1943), în baza solicitării inventatorului şi a dr. Heinz Frohlich şi cu sprijinul Institutului de Fizică al Universităţii Tehnice din Berlin, în urma examinării ***convertorului Coler***, au fost realizate mai multe teste şi măsurători referitoare la procesele care aveau loc în respectivul echipament electric. Oficial, se consemnează că, deşi, datorită lipsei unei dotări tehnice corespunzătoare, nu s-a reuşit punerea în funcţiune a dispozitivului, activitatea a dus la acumularea unor preţioase date şi informaţii. Neoficial, rezultatele obţinute au permis cercetătorilor aflaţi sub directa coordonare a ***Societăţii Vrill*** trecerea reglajelor şi celorlalate proceduri necesare punerii în funcţiune a aparatului din domeniul aleatoriului în domeniul repetabilităţii.

Făcând un scurt istoric al invenţiei, raportul Marinei Germane (OKM) preciza că, **între anii 1923 şi 1926, căpitanul Hans Coler**, investigând teoriile specifice proceselor inductive şi electromagnetice, **a conceput un dispozitiv capabil să genereze energie electrică, multiplicând de un număr considerabil de ori energia furnizată iniţial,** prin excitarea câmpurilor magnetice primare ale echipamentului. Perfecţionarea s-a realizat în cea mai mare parte în mod empiric, fără notarea riguroasă a măsurătorilor sau realizarea diagramelor.

Respectivul dispozitiv a fost subiectul unor numeroase examinări din partea oamenilor de ştiinţă şi a inginerilor germani, care au admis, fără excepţie, ***existenţa unei multiplicări energetice***, fără însă a explica ştiinţific în mod satisfăcător procesele intrinseci ce aveau loc. Datorită unor divergenţe neplăcute cu sponsorii norvegieni, Coler a suferit o cădere nervoasă, iar **dispozitivul şi ideile sale originale s-au pierdut.** Referitor la reluarea experimentelor la o dată ulterioară, au mai fost semnalate unele încercări încununate de succes, dar care, din păcate, se datorau toleranţelor de reglaj. Izbucnirea războiului a dus la încetarea temporară a activităţii experimentale.

În 1942, Coler şi dr. Modersohn* au adresat o cerere către OKM, prin care solicitau furnizarea materialelor necesare continuării cer-

---

* **N. edit.:** De origine iudaică !

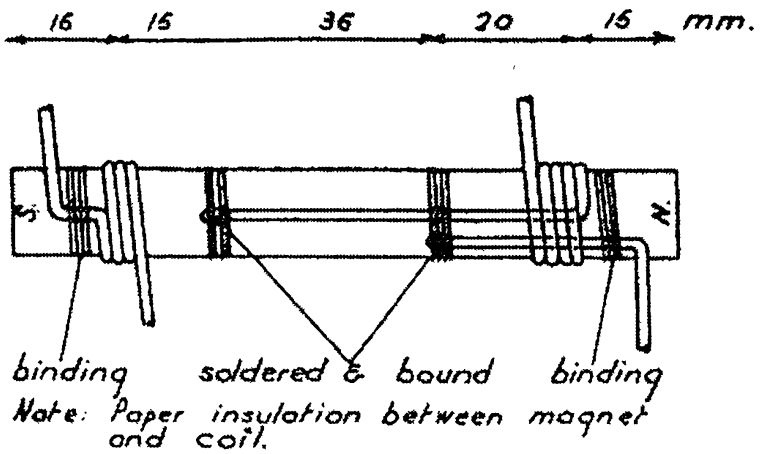
cetării, în speranța că dispozitivul va putea fi realizat cu ajutorul unor mijloace tehnice simple. **Scopul lor era de a realiza un prototip funcțional, care să poată fi prezentat Führerului,** lăsând întreaga activitate de cercetare pentru o dată ulterioară. OKM a aprobat cererea şi le-a trimis destule materiale pentru construcția dispozitivului, furnizându-le totodată şi instrumentele de măsură necesare. Deoarece s-a constatat că cercetătorii erau solicitați şi de alte activități, OKM a obținut eliberarea lor de oricare alte sarcini, având-se în vedere intensificarea ritmului şi menținerea unei abordări ştiințifice, prin sprijinul acordat de dr.Frohlich. Concluziv, documentul oficial german consemna faptul că, în pofida tuturor eforturilor depuse, dispozitivul nu a putut fi pus în funcțiune, deşi au fost făcute unele progrese însemnate.

În paralel cu interogatoriul lui Coler au avut loc şi alte investigații, fiind vizați în principal colaboratorii inventatorului şi oamenii de ştiință germani care au avut ocazia să studieze oricare din cele două invenții. Astfel, în cadrul interogatoriului la care a fost supus **dr. F.Modersohn**, acesta **a fost chestionat despre istoricul dispozitivelor Coler, a căror realizare a susținut-o financiar,** iar informațiile au fost coroborate cu cele declarate de inventator, ce au confirmat afirmațiile acestuia în cel mai mic detaliu. Modersohn a precizat că, inițial, nu a crezut afirmațiile lui Coler, aşa încât a luat măsuri deosebite pentru a elimina orice tentativă de fraudă, că a văzut de mai multe ori un *Stromerzeuger* de 70 W în funcțiune şi chiar l-a transportat dintr-o încăpere în alta: toate elementele erau vizibile şi nu erau cabluri ascunse. Deoarece, Modersohn nu era expert în domeniu, nu a fost capabil să explice modul de funcționare al dispozitivelor din punctul de vedere al noțiunilor ştiințifice general acceptate, aşa încât a încercat să aducă specialişti care să-l examineze cu atenție, dar cei mai mulți oameni de ştiință fie au refuzat, fie au încercat să găsească o fraudă, decât să elucideze misterul modului său de funcționare.

Excepția a constituit-o dr. Frohlich, care a fost convins de realitatea fenomenului şi care a intuit că secretul poate fi descoperit doar studiind transformările energetice ce aveau loc, în special în circuitul inductiv. Coler a realizat diferite teste pentru a verifica această ipoteză, dar Modersohn a declarat britanicilor că nu cunoaşte rezultatele acestora. El a fost deosebit de metodic şi a prezentat englezilor toate însemnările sale referitoare la acest subiect, ce cuprindeau cópii ale tuturor scrisorilor şi rapoartelor referitoare la respectivul dispozitiv, începând cu anul 1933.

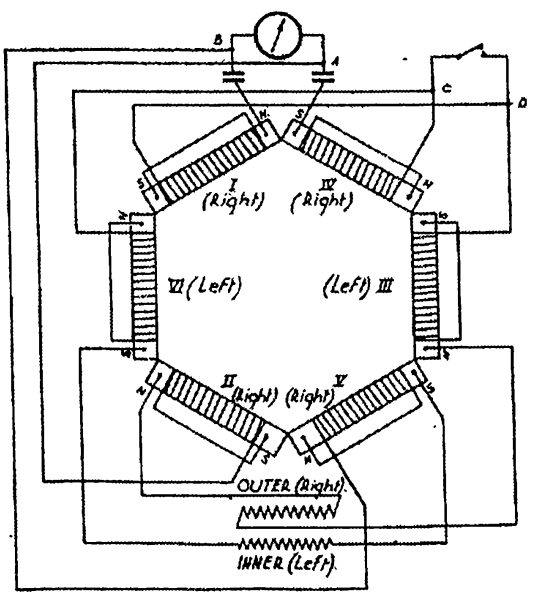
Dispozitivul Magnetstromaparat

Magnetstromaparat-ul era un dispozitiv realizat din şase magneţi permanenţi bobinaţi astfel încât fiecare magnet, înfăşurarea sa de cupru şi componentele anexe să formeze un singur circuit.



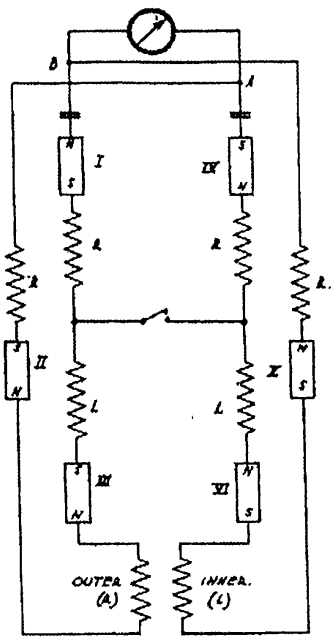
Dispozitivul Magnetstromaparat (fig.1)

Cei şase magneţi au fost aranjaţi într-o configuraţie hexagonală şi au fost interconectaţi ca în figură, circuitul cuprinzând două condensatoare mici, un întrerupător şi o pereche de bobine solenoidale culisante. Cheia funcţionării dispozitivului consta în alegerea distanţei optime între bobinele magneţilor, precum şi în corecta poziţionare a bobinelor culisante.



Dispozitivul Magnetstromaparat (fig.2)

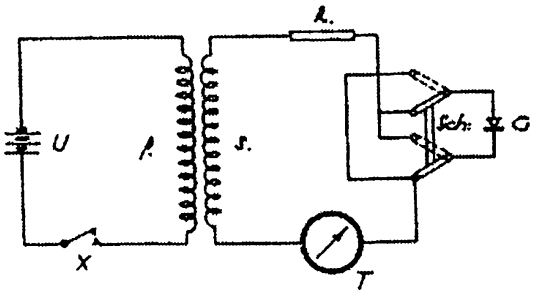
Pentru punerea în funcțiune a dispozitivului, întrerupătorul este lăsat inițial în poziția "deschis", magneții fiind separați și bobina culisantă plasată în diferite poziții, lăsându-se câteva minute între încercări.



Dispozitivul Magnetstromaparat (fig.3)

După fiecare încercare, magneții sunt separați din nou, iar bobinele se mișcă. Acest proces este repetat până când se obține o separare critică a magneților, care face ca voltmetrul să indice o anumită valoare. În acel moment, întrerupătorul este închis, iar procedura continuă cu o viteză mai redusă. Prin manipulări succesive, tensiunea crește ulterior până când atinge maximul și rămâne așa pentru o perioadă nedefinită. Cea mai mare tensiune obținută a fost de 12 volți.

Referitor la experimentele făcute de britanici cu dispozitivul construit de Coler la solicitarea anchetatorilor, trebuie remarcat faptul că unii magneți au fost bobinați în direcția acelor de ceasornic (denumiți *de stânga*) și alții în sens invers acelor de ceasornic (denumiți *de dreapta*). Magneții au fost selectați pentru a avea, pe cât posibil, aceeași putere, iar rezistența ansamblului magnet-bobină a fost verificată pentru a fi aproximativ aceeași (circa 0,33 ohmi). Dispunerea fizică a fost așa cum se arată în figură, într-o prezentare tip machetă. Măsurarea tensiunilor și curenților între punctele A-B a fost realizată cu un mavometru. În final, a fost realizat un dispozitiv de deplasare mecanică a ansamblelor culisante, necesar pentru separarea tuturor magneților.



Dispozitivul Magnetstromaparat (fig.3)

În data de 1 iulie 1946, după trei zile de încercări succesive, experimentele au început să dea rezultate: în momentul în care valoarea distanței dintre magneți era de circa 7 mm, a fost observată prima mică indicație. Întrerupătorul a fost închis, iar prin uşoare modificări ale bobinei culisante şi prin creşterea distanței dintre magneți la 8 mm, tensiunea s-a ridicat într-o primă fază la 250 milivolți, ulterior ajungând la 450 milivolți. Dispozitivul a funcționat timp de trei ore, până în momentul în care un contact lipit a cedat. Refacerea conexiunii a dus la reluarea tentativelor de punere în funcțiune.

Procedura a fost reluată a doua zi, când, după circa trei ore de încercări, a fost obținută o deviere de 60 milivolți; aceasta s-a menținut timp de 30 minute, dar a scăzut la zero după ce au fost făcute mai multe reglaje. În tot acest timp, modelul a fost expus şi a putut fi studiat: macheta şi aparatul de măsură au putut fi ridicate şi mişcate în întreaga încăpere, fără restricție. Era imposibil ca dispozitivul să acționeze ca un radioreceptor pe frecvența vreunei stații de emisie sau să capteze energia prin inducție, cel mai apropiat cablu fiind la mai mult de doi metri distanță, aşa încât fenomenul a trebuit să fie privit pentru moment ca fiind inexplicabil.

Principalele concluzii ale raportului întocmit în urma investigației britanice au subliniat următoarele aspecte: s-a stabilit că numitul Coler era un experimentator corect şi nu un farsor, aşa cum rezultă şi din aprecierea lui Frohlich trimisă lui Seysen; rezultatul obținut a fost autentic, putând fi pus în evidență cu instrumentele avute la dispoziție, dar nu a fost făcută nici o tentativă de a găsi o explicație a fenomenului; este necesară continuarea investigațiilor de către un expert în domeniul teoriei electromagnetismului.

Secretul de stat nazist era un... „perpetuum mobile" finanțat de un evreu !

Cel de-al doilea dispozitiv realizat de Hans Coler a fost denumit *Stromerzeuger* şi consta într-o anumită configurație de magneți, bobine şi plăci de cupru, cu un circuit primar, alimentat de o mică baterie. Ieşirea secundarului a fost folosită pentru aprinderea unui grup de becuri şi se

pare că energia consumată la ieşire era de câteva ori mai mare decât energia de intrare, dispozitivul putând funcţiona pe perioade nedefinite, datorită faptului că energia iniţială era amplificată într-un proces continuu.

În **1925**, Coler a prezentat un model miniatural (de 10 waţi) profesorului M.KLOSS din Berlin şi profesorului W.O.SCHUMANN din München, care au cerut guvernului să îl supună unei atente investigaţii, dar cererea acestora a fost respinsă, lucru care s-a întâmplat şi cu patentul, sub motiv că dispozitivul era de tip *"perpetuum mobile"*. Cu toate acestea, există unele indicii conform cărora **această tehnologie a fost trecută ulterior în domeniul secretelor de stat**. Raportul britanic precizează că dispozitivul a fost distrus în întregime în timpul bombardamentelor efectuate de aliaţi în primăvara anului 1945.

În **1933**, Coler şi Von Unruh au realizat un model mai mare, ce furniza la ieşire 70 Waţi şi care a fost prezentat dr.F.Modersohn, care obţinuse de la Schumann şi Kloss confirmarea testelor efectuate în 1926. După ce s-a convins de realitatea fenomenului de amplificare energetică, Modersohn a hotărât să susţină invenţia, punând bazele unei companii, COLER GMBH, care să se ocupe de perfecţionarea dispozitivului. În acelaşi timp, Coler a mai fost susţinut, din punct de vedere financiar, şi de un grup norvegian, dar aceşti doi sponsori au intrat în conflict. **Legăturile lui Modersohn cu *Rheinmetall Borsig* şi cu demnitarul Herman Goering l-au avantajat**, Coler reuşind să construiască în **1937**, pentru companie, o versiune mult mai mare, cu o putere de ieşire de 6 kilowaţi.

Curent alternativ: de la nemţi spre ruşi...

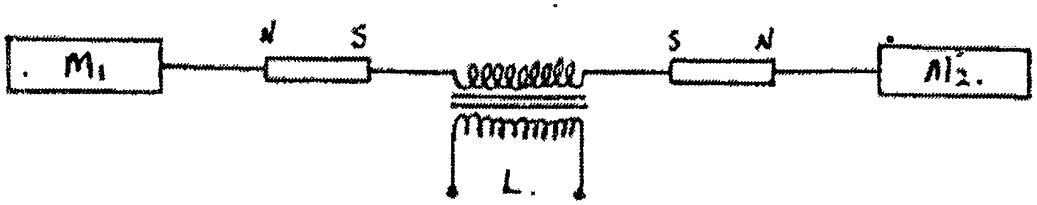
În **1943**, Modersohn a încredinţat dispozitivul, pentru studiu, Departamentului de Cercetare al OKM. Investigaţia s-a realizat sub coordonarea lui Oberbaurat Seysen, care l-a însărcinat pe dr.H.Frohlich să lucreze cu Coler în perioada 01.04 - 25.09.1943. În urma testelor efectuate, Frohlich a fost convins de realitatea fenomenului şi a investigat în mod riguros funcţionarea dispozitivului, concentrîndu-se asupra studiului transformărilor energetice care aveau loc la închiderea şi deschiderea circuitelor inductive. Ulterior, el a fost transferat la BMW, unde a lucrat în cadrul secţiei de cercetări aerodinamice, iar după război a ajuns la Moscova.

În 1944, a fost încheiat un contract între OKM şi *Continental Metall AG* în vederea perfecţionării dispozitivului, dar acesta nu a mai fost pus niciodată în aplicare. După toate aparenţele, în 1945 aparatul a fost distrus de o bombă, în Kolberg, locul unde fusese evacuat Coler. De la acea dată, Coler a lucrat fie ca inginer, fie ca laborant. **După terminarea războiului, Modersohn** a întrerupt legătura cu Rheinmetall Borsig, al cărui direc-

tor a fost, şi **a început să lucreze pentru autorităţile ruseşti, în calitate de consultant în industria chimică.**

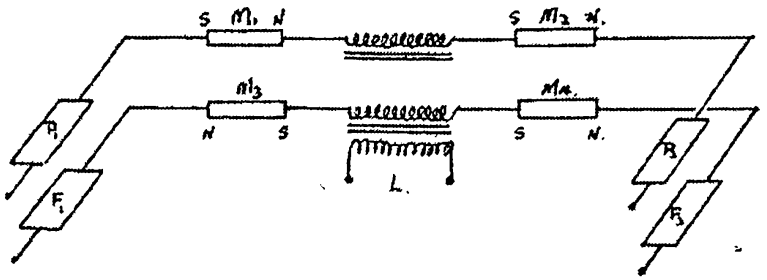
Constructiv, ***Stromerzeuger***-ul cuprindea trei circuite principale, interconectate într-un mod special. Unele dintre acestea erau divizate din nou în circuite singulare auxiliare, care trebuiau aduse la **rezonanţă**. Circuitele principale (denumite *de bază*), în care survenea multiplicarea de energie, erau realizate din plăci de metal conectate la bobinele unui transformator, întregul ansamblu fiind legat la o mare bobină plată. La rândul său, fiecare înfăşurare era legată la o altă bobină mare plată (denumită *câmp*). Aceste bobine plate erau întreţesute în două fascicule, fasciculele reprezentând înfăşurări ale unui transformator. Perechile erau conectate, pe de o parte, cu bobinele plate ale celuilalt grup (ca bobine secundare) şi pe de altă parte, cu bobina plată bază, care era plasată între celelalte două. Cel de-al treilea circuit electric independent (denumit circuitul de control) regla întregul transfer energetic.

Cu toate că dispozitivul a fost distrus în timpul războiului, unele schiţe şi descrieri s-au păstrat. Principiul fundamental al ***Stromerzeuger***-ului se referă la faptul că **electronul nu trebuie privit exclusiv ca o sarcină electrică negativă, ci şi ca o sarcină magnetică negativă tip S (sud).** Ideea revoluţionară era aceea a unui circuit secundar deschis, încărcat capacitiv şi cuplat inductiv cu circuitul primar, în timp ce caracteristica inedită o reprezenta faptul că respectivele capacităţi erau conectate la secundarul bobinei prin magneţi permanenţi.



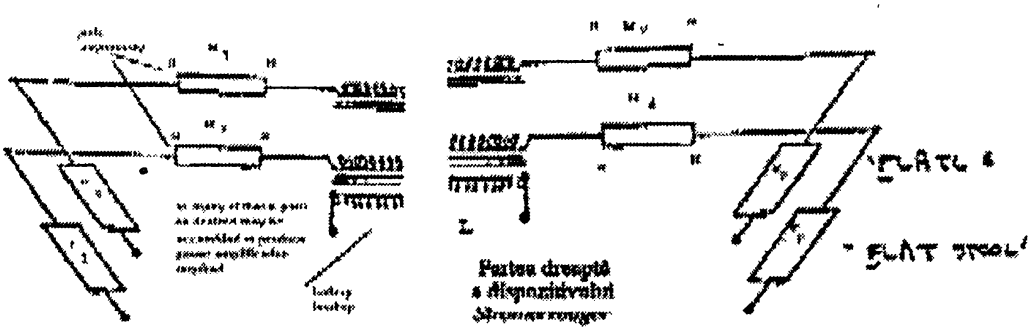
Stromerzeuger

Din punct de vedere teoretic, în momentul în care se alimentează circuitul primar are loc o *"separare a sarcinilor"*, astfel încât M1 devine foarte încărcat cu sarcini pozitive, iar M2 foarte încărcat cu sarcini negative, toate aceste particule fiind *"magnetic polarizate"* încă de la formare, datorită prezenţei magneţilor. Prin întreruperea circuitului primar este indus un curent invers în secundar, dar magneţii nu exercită de această dată *"un efect de polarizare"*. În faza a doua, se formează un sistem dublu, prin amplasarea alăturată a două circuite de acest gen, având plăcile dispuse în plane paralele, ca în figura următoare.



Stromerzeuger

Înfăşurările secundare sunt identice, iar sensul de bobinare este astfel încât, la alimentarea circuitului primar, electronii din secundar să se deplaseze de la P1 la P2 şi de la F1 la F2. Se consideră că sistemul F1-F2 are întotdeauna un efect inductiv în raport cu sistemul P1-P2; un singur circuit secundar deschis nu poate fi eficient, dar două circuite interconectate, după cum s-a precizat, poate forma un dispozitiv funcţional. Multiplicând numărul circuitelor secundare deschise se poate obţine putere mai mare. S-a considerat că, într-un mod similar deplasării electronilor într-o baterie, *"electronii spaţiali"* se deplasează de la *"spaţiul repulsiv"* către *"spaţiul atractiv"* dintre cele două plăci, dar această teorie nu a fost dezvoltată ulterior.



Partea dreaptă şi stângă a dispozitivului Stromerzeuger

Cele două perechi formează echivalentul unui EDS, a cărui jumătate stângă se comportă precum un pol sud/negativ, în timp ce jumătatea dreaptă se comportă similar unui pol nord/pozitiv. Elementul de noutate îl reprezintă capacităţile conectate la secundar prin intermediul magneţilor permanenţi. Se presupune că în momentul alimentării circuitului primar are loc *"separarea sarcinilor"*, astfel încât M1 devine încărcat pozitiv, M2 devine încărcat negativ, iar aceste sarcini sunt *"polarizate magnetic"* în momentul formării, datorită prezenţei magneţilor.

Întreruperea alimentării circuitului primar generează în circuitul secundar un *"curent invers"*, dar de această dată magneţii nu mai exercită un efect de polarizare. Plasând două circuite de acest tip unul lângă altul,

obținem un sistem dual, în care plăcile sunt situate în plane paralele: înfăşurările secundarului au aceleaşi valori şi sunt bobinate astfel încât, în momentul alimentării bobinei primarului, electronii din bobina secundarului să se deplaseze de la P1 către P2 şi de la F1 către F2. Sensul F1 la F2 are întotdeauna un efect inductiv, iar curentul util ia naştere între P1 şi P2.

Sfidarea legilor fizicii

Unul din principalele documente la care face trimitere raportul britanic este *referatul* întocmit, în data de **4 martie 1926**, de prof.dr.ing. M.Kloss din Berlin, referitor la testele efectuate cu ***convertorul COLER tip Stromerzeuger***, ce precizează că, în data de 3 martie a fost efectuată o investigație a dispozitivului construit de căpitanul Coler, prin care s-a urmărit verificarea eficacității sale, la care a asistat şi profesorul dr.R.Franke, de la Colegiul Tehnic din Berlin:

"Dispozitivul, a cărui construcție îmi era deja cunoscută dintr-o inspecție anterioară, constă din: un sistem cu două rânduri de plăci de cupru, un sistem cu două rânduri de bobine plate şi un sistem de electromagneți, la care firele de argint ale înfăşurării sunt ataşate şi prin care curg curenții sistemului de plăci. Fiecare din cele trei sisteme este alimentat de la un acumulator cu tensiunea de 6 volți şi capacitatea de 6,5 amperi-oră. Circuitul plăcilor şi cel al bobinelor sunt paralele, aşa încât cele două baterii plasate acolo ar putea fi înlocuite de o singură baterie. Acest fapt a rezultat către finalul testelor, deconectând una din baterii în timp ce dispozitivul funcționa.

Atunci când a fost întrebat de ce a folosit totuşi două baterii, căpitanul Coler a declarat că o baterie dublă este necesară doar la pornirea aparatului, pentru că furnizează o a doua sarcină – imediat după excitarea cu o baterie, iar aceasta pentru a imprima un anumit caracter dispozitivului. Un test făcut către finalul seriilor de încercări a confirmat afirmația sa, conform căreia mecanismul nu poate fi pornit cu o singură baterie.

Atât ampermetrele, cât şi voltmetrele, sunt încorporate în fiecare din cele trei circuite amintite, în montaj cu câteva rezistențe necesare pentru adaptare. Între extremitățile deschise ale celor două plăci şi ansamblul bobinelor există clame terminale care formează circuitul propriu-zis, ce are drept sarcină trei becuri de 8 volți. La punerea în funcțiune a dispozitivului a mai fost adăugată o sarcină de două becuri, care au luminat.

Măsurătorile au arătat că ***energia consumată în circuitul exterior a fost mai mare decât energia preluată din baterii****. Dispozitivul realizat de Hans Coler, pe care nu l-am putut verifica suficient de amănunțit în timpul scurt avut la dispoziție, are circuitul magnetic excitator alimentat de*

la o baterie specială, complet separată de celelalte două circuite. Ca urmare, o comparație directă a eficienței și consumului dispozitivului ar presupune ca doar suma curenților circuitului plăcilor și cea a circuitului bobinelor să fie luată în calcul.

Conform măsurătorilor realizate pentru o sarcină de trei becuri, curentul total furnizat de cele două baterii era de 0,215 + 0,070 = ***0,285 amperi****. În același timp, cele trei becuri consumau circa* ***3,5 amperi****, conform instrumentelor încorporate, la o tensiune de circa 2.3 volți. Rezultă, deci, că puterea de intrare furnizată de cele două baterii a fost de* ***1,7 wați****, în timp ce puterea consumată de becuri a fost de aproximativ* ***8 wați****. Remarcabil este faptul că* ***intensitatea curentului din circuitul becurilor era de circa 12 ori mai mare decât curentul provenit de la cele două baterii****. Am verificat temeinic ca nici un alt conductor să nu mai alimenteze dispozitivul.*

Concluziile investigației au evidențiat ***o paradoxală funcționare a dispozitivului****, care, fără un studiu ulterior aprofundat, nu va putea fi explicată într-o manieră rezonabilă. În ceea ce privește cauzele caracteristicilor remarcate, în special cea referitoare la sursa energiei suplimentare, deocamdată nu poate fi dată nici o explicație rațională, reținând doar ipoteza conform căreia aceasta este generată de sistemul magnetic. În acest sens, propunerea domnului Coler de a construi un dispozitiv mai mare este logică, deoarece ar permite încorporarea instrumentelor de măsură în chiar elementele componente ale circuitului."*

OZN-uri pe principii Tesla

Al doilea document la care face trimitere raportul britanic este referatul individual întocmit, în data de **3 aprilie 1926**, de profesorul W.O. SCHUMANN din München, referitor la examinarea dispozitivului COLER tip ***Stromerzeuger***, în care se precizează următoarele:

"Dispozitivul testat constă. în principal, din două înfășurări bifilare paralele, bobinate într-un anumit mod și interconectate inductiv. Una dintre aceste bobine este realizată din folii de cupru (bobina-folie), iar cealaltă dintr-un anumit număr de conductori subțiri izolați (bobina-spiralată), plasați la mică distanță și paralel cu plăcile.

Ambele bobine pot fi alimentate de la baterii separate; cel puțin două baterii sunt necesare pentru a pune în funcțiune bobinele. Acestea sunt înjumătățite și dispuse simetric, conform modului bifilar de bobinare. Bornele bateriilor sunt conectate la terminalele paralele receptoare de curent. Pe lângă aceasta, legăturile se realizează și între înfășurările paralele ale celor două jumătăți ale bobinei-folie, care sunt realizate din tije de oțel cu conectori de argint. Aceste tije sunt magnetizate de o baterie specială prin intermediul unor înfășurări de excitație.

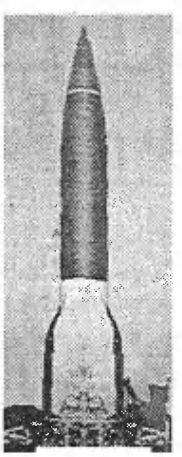
Conform declarației inventatorului, generarea energiei are loc, în principal, în aceste tije de oțel, iar înfășurările bobinelor joacă un rol esențial în acest proces. În măsura în care a fost posibil, am verificat corespondența dintre schema circuitului și dispozitivul prezentat. Înfășurarea de excitație este separată complet din punct de vedere electric de celelalte înfășurări, fapt evidențiat pe parcursul testelor.

În vederea descoperirii unor posibile surse de energie mascate, dispozitivul a fost investigat cu un milivoltmetru, fără a folosi baterii externe, dar nu a fost sesizat nici un efect. În plus, dispozitivul a fost deplasat dintr-o cameră în alta. Pentru măsurarea curenților furnizați de cele trei baterii au fost instalate trei ampermetre, iar pentru măsurarea curenților de ieșire au fost folosite voltmetre.

*Capacitatea totală a celor trei baterii era de 0,257A x 6V= **1,542Wați**, (tensiunea fiind în realitate sub 6 volți). Capacitatea evaluată pentru cele două becuri, ținând seama de valorile instrumentelor încorporate, a fost de 3A x 3,5V = **10,5Wați**, de unde rezultă **un plus de 6,7Wați**. După o examinare amănunțită, realizată în limitele instrumentelor de măsură, trebuie admis că **avem de-a face cu exploatarea unei noi surse de energie, a cărei dezvoltare ulterioară poate fi de o importanță extraordinară.**"*

Unii cercetători independenți sunt de părere că **pentru realizarea discurilor volante au fost studiate și aplicate principiile TESLA**, stabilite cu mult înainte de cel de-al doilea război mondial, care au fost adaptate pentru crearea unei turbine, pornind de la una din remarcabilele sale invenții. ***Oscilatorul mecanic***, unul din numeroasele aparate inventate de genialul Nicolae TESLA, a cărui principală aplicație este aceea de a comprima aerul până devine lichid, a fost construit sub forma unui cilindru ce cuprinde mai multe camere, fiecare răcind succesiv aerul până în momen tul lichefierii. Dispozitivul este foarte eficient și **poate fi utilizat și ca generator de energie liberă**, dacă se atașează magneți la pistoane.

Maximă și rapidă dezvoltare...prin demontare


V-2

După cum s-a remarcat ulterior, **odată cu sfârșitul războiului au dispărut și straniile *Foo-Fighters* de pe cerul Germaniei** cucerite și di-vizate, dar nimeni nu a mai fost interesat să investigheze mai departe misterul existenței lor. **În cea de-a doua jumătate a anului 1945, rușii, americanii și francezii erau interesați doar să demonteze și să trimită acasă cele mai performante echipamente științifice germane,** preluate cu titlul de despăgubiri de război, în special ultramodernele tunele aerodinamice, cu ajutorul cărora se puteau simula viteze de zbor mai mari decât cea a sunetului. În acest sens, **britanicii au confiscat un volum impresionant de echipament aeronautic**, pe care l-au instalat

în centrul experimental de la Bedford şi în centrele de cercetare din Canada şi Australia, cărora presa engleză din acea vreme le întrevedea *"un viitor strălucit"*.

Din dorinţa de a continua cercetarea armelor secrete naziste despre care existau suficiente date şi informaţii, în special a celor capturate fără ajutorul celorlalţi aliaţi, echipe de specialişti ai Ministerului Producţiei Aeronautice (MAP) au străbătut întregul teritoriu al Austriei şi Germaniei de Vest, în scopul preluării documentaţiei referitoare la realizările remarcabile obţinute de germani **în domeniul avioanelor supersonice şi a bombelor telecomandate**, ce a fost imediat expediată în secret în Marea Britanie.

De asemenea, **trupele americane au capturat**, în uzinele subterane din Saxonia, printre altele, **un important număr de rachete V-2 complet funcţionale, împreună cu mii de tone de documente ale firmelor producătoare de echipamente militare.** Presa americană nu a divulgat niciodată aceste operaţiuni, care la vremea respectivă nu prezentau interes pentru marele public, iar presa engleză a fost complet mută, deoarece Serviciul de Transport, ce asigura distribuirea materialelor către Marea Britanie, Canada şi Australia, era controlat de organele de informaţii engleze.

Suprafeţele poroase – mai aerodinamice !

Conform documentelor capturate, referitoare la noile tehnologii aeronautice, **în perioada 1943-1944, germanii realizaseră cercetări ample referitoare la aliajele uşoare pe bază de aluminiu-magneziu şi aluminiu-bronz.** În Gottingen şi Volkenrode, experţii noilor tehnici de zbor au dat acestor materiale sintetice numele de *luftschwarm* (aeropor), propunându-şi să revoluţioneze legile rezistenţei la deplasarea avioanelor. În primele experimente germane realizate, viteza jetului aspirat era foarte mică (2% din viteza vântului aparent) şi cantitatea aerului absorbit a fost modestă. Ulterior însă, prin utilizarea unor pompe mai puternice şi a unor suprafeţe poroase perfecţionate, ei au început să utilizeze gradienţi de presiune dinamică similari celor întâlniţi la zborurile de mare viteză, 800 km/h fiind considerată o viteză "optimă" pentru o deplasare în regim de croaziră a unei aeronave cu absorbţie la altitudini de circa 10.000 de metri.

În aceste condiţii, la sfârşitul celui de-al doilea război mondial, experţii britanici erau capabili să integreze propriile experimente interbelice referitoare la studiul *straturilor de separaţie* cu masiva contribuţie a cercetării germane, cuvântul de ordine fiind: *"Noi proiecte aviatice pentru noi forme de propulsie!"* Adoptând *Feuerball* ca model principal, ei au dat o formă perfect simetrică aeronavei "cu absorbţie", înconjurând pompa de absorbţie cu o aripă inelară. Mărită şi aplatizată, pompa a fost transfor-

mată într-un singur rotor turbopropulsor, ce putea îndeplini funcțiile unui motor cu reacție.

Ulterior, britanicii au scăpat de orice rămășiță a suprafețelor de control specifice aeronavelor clasice, deoarece ei stabiliseră, încă din 1939, faptul că straturile de separație pot fi utilizate cu succes pentru realizarea de manevre în locul suprafețelor de control mobile, făcând vehiculul mult mai ușor de pilotat. Având întreaga suprafață superioară a navei aeropermeabilă (poroasă), ei au extins capacitatea de aspirare, urmărind creșterea eficienței mașinii. În acest scop, englezii au încercat o mare diversitate de materiale poroase: azbest, bronz fosforat, fibre de sticlă, duraluminiu și o mare gamă de aliaje.

O serie întreagă de experimente a permis britanicilor să stabilească faptul că **propulsia prin aspirare era mult mai eficientă dacă se utilizau suprafețe poroase, decât dacă se utilizau orificii special destinate absorbției aerului.** Mai mult chiar, începînd cu anul 1944, ei au dezvoltat o ramură specială a cercetării aerotehnice, pe care specialiștii au denumit-o *"aerodinamica suprafețelor poroase"*. Oficial, toate aceste investigații experimentale amănunțite au fost foarte puțin mediatizate, cu excepția câtorva teste realizate cu anumite modele teleghidate în tunelele aerodinamice, în anii 1945-1946, cu diverse forme și mărimi ale aripilor.

În **decembrie 1946**, cu ocazia unei conferințe referitoare la viitorul aviației britanice, **Sir Ben Lockspeiser** a declarat că el era un adept al sistemului absorbției, precizând că, datorită acestei metode, *"avionul poate aluneca prin aer așa cum o bucată de săpun alunecă printre degete..."* **De ce însă, după ani de studii și cercetări costisitoare, nu a existat nici măcar un prototip?** Aspectul este ciudat și incredibil, cu atât mai mult cu cât un mare număr de martori oculari ai fenomenelor OZN au declarat în mod susținut că **misterioasele discuri volante nu prezintă, de obicei, orificii de aspirare a aerului, așa cum există la avioanele clasice.**

Capitolul VII

MARILE INVENȚII SECRETE ALE SECOLULUI XX

Secretele OZN-urilor

Un disc volant nu zboară în modul arhicunoscut al avioanelor clasice. Practic, este vorba de o levitație produsă prin generarea unui câmp antigravitațional. Ceea ce se ştie până în prezent, de la martorii care le-au observat, este că au un comportament destul de straniu şi totodată uimitor: **ele pot accelera şi îşi pot schimba direcția de deplasare în mod instantaneu, indiferent de viteza momentană.** Respectând canoanele clasice, orice fizician ar fi de părere că o astfel de mişcare este imposibilă şi, chiar dacă ar fi posibilă, ar duce la moartea ființelor din interiorul navei, inerția fiind strâns legată de masă şi de câmpul gravitațional.

Singura explicație logică ar fi faptul că **la bordul discului volant există doar o relație statică între pasageri şi generatorul câmpului gravitațional al navei.** Cu alte cuvinte, atâta timp cât nu ies în afara navei, aceştia nu sunt supuşi câmpului gravitațional extern, accelerația şi schimbările de direcție ale navei realizându-se prin aplicarea unui impuls exterior. În acest timp, **pasagerii din interiorul navei sunt protejați de acțiunea câmpului gravitațional terestru, menținându-şi pozițiile indiferent de manevrele pe care le execută discul în spațiul circumterestru.**

Principalul secret al discurilor volante îl constituie însă natura puterii generate, care nu se bazează pe combustibilii fosili. Absolut toate sistemele actuale generatoare de energie necesită existența unei forme de presiune pentru realizarea unui lucru mecanic, iar presiunea se obține arzând ceva pentru a crea aburi, distrugând ceva sau blocând cursuri de apă. Toate aceste metode sunt devastatoare pentru natură. Aparent paradoxal, **ştiința actuală, aşa-zis "pozitivă", nu cunoaşte nici o cale de a produce energie respectând viața şi principiile naturii.**

Oculta nu vrea energie liberă = prosperitate şi democrație...

Viktor Schauberger, longeviv ecolog şi fondator, în 1951, al ***Frontului Verde,*** şi-a denumit inițial maşina cu implozie ***"turbina păstrăv",*** deoarece proiectul său a fost inspirat de studiul comportamentului păstrăvului de munte în sistemele naturale neperturbate. Ceea ce a descoperit el a dus la punerea în evidență a energiei care se manifestă în mod firesc în tornade (vortexuri centripete/centrifuge). Pentru acest tip de maşină,

combustibilul îl constituie însuşi fluidul asupra căruia îşi exercită influenţa, respectiv aerul sau apa, iar efectele constau doar în răcirea şi contractarea fluidului respectiv, cu alte cuvinte în implozia acestuia. Mai mult chiar, **după folosirea acestei maşini, calitatea apei şi aerului este îmbunătăţită considerabil !** Este absolut evident, inclusiv din acest punct de vedere, că efectele produse de puterea imploziei sunt diametral opuse celor obţinute prin puterea exploziei.

În pofida enormului potenţial pozitiv, **majoritatea aplicaţiilor tehnologiilor albe au fost puse pe lista neagră de oligarhia trusturilor transnaţionale petroliere**, care îşi vedeau ameninţată supremaţia. Dar nu numai poziţia lor era periclitată: din punct de vedere militar, **se investise prea mult în cercetarea armelor de distrugere în masă**, iar din punct de vedere industrial se putea prevedea un potenţial dezastru. **Cu energie liberă, orice persoană poate dobândi capacitatea de a se dezvolta şi mişca fără restricţii, iar sărăcia şi poluarea ar dispărea definitiv. Cu energie liberă s-ar estompa graniţele şi s-ar reduce controlul asupra populaţiei.** Ar însemna, efectiv, sfârşitul acestui învechit joc cu întregul său cortegiu de ameninţări interne şi externe, ce are ca unică regulă impunerea fricii! **Omenirea ar putea deveni cu adevărat o comunitate globală, educată şi integrată.** Iată de ce totul este trecut sub tăcere!

Mari Puteri din cenuşa Germaniei naziste

Surse neoficiale continuă să acrediteze ideea că naziştii au dezvoltat tehnologia discurilor volante, ce ulterior a fost furată de Statele Unite şi de Uniunea Sovietică. Desigur că există o anumită raţiune în aceste afirmaţii, de vreme ce **rachetele realizate de SUA şi URSS după cel de-al doilea război mondial nu au fost altceva decât perfecţionări de ultimă oră ale rachetelor germane**, în cadrul unor proiecte realizate tot cu oameni de ştiinţă germani, duşi în secret pe teritoriul american (operaţiunea *Paperclip*) sau sovietic. Conform unui articol publicat, în iulie 1997, de Jim Wilson, în revista *"Popular Mechanics"*, există unele indicii care arată că cel puţin doi fraţi, Walter şi Reimar Horten, au fost urmăriţi după război de SUA datorită participării lor în cadrul programului discurilor volante germane.

Dintr-un anumit punct de vedere, *Kugelblitz* (*fulgerul globular*), împreună cu *Feuerball* (*mingile de foc*), bombele de formă lenticulară şi alte arme secrete constituie **adevărata preistorie a OZN-urilor**. Se presupune că *"fulgerul globular"*, misterioasa şi incredibil de rapida aeronavă discoidală de luptă observată în acţiune, a fost utilizat doar o singură dată. **În momentul în care forţele aliate au traversat Rinul, toate navele**

de acest tip au fost distruse din ordinul conducerii SS, pentru a împiedica capturarea lor. Timp de 50 ani, datorită unei severe cenzuri impuse de Forța "T" a Armatei Britanice din Germania, iar ulterior a "îngropării" documentelor respective în arhivele secrete, nu s-a mai auzit nimic de "*fulgerul globular*".

Superarmele lui Hitler – inutile şi tardive...

De ce nu au reuşit, însă, naziştii să câştige războiul cu noua înaltă tehnologie? Pentru că, indiferent de eficiența rachetelor V-2, a noilor avioane cu reacție şi a unui întreg arsenal de "super-arme", **războiul era terminat**. Odată cu cucerirea teritoriului german, aliații au început şi "confiscarea" noilor supertehnologii. Aparent, America este unul din beneficiarii acestei tehnologii, deoarece, la numai doi ani după terminarea războiului, pilotul Kenneth Arnold a observat discuri volante într-un zbor de mare viteză.

De ce nu le-au putut folosi naziştii ca vehicule de luptă? Pur şi simplu pentru că nu se pretează a fi folosite ca aeronave de luptă ! Considerând un disc volant ca fiind o planetă miniaturală, acesta dispune de un câmp gravitațional propriu. Să zicem că ar fi vrut să bombardeze Londra. Odată ajunşi deasupra țintei ar fi trebuit să lanseze bomba, dar aceasta nu se putea, deoarece nu era în raza de acțiune a câmpului gravitațional teresıru. Desigur, se putea trage cu mitralierele de la bord, dar ar fi trebuit să suporte consecințele reculului, ceea ce ar fi creat probleme enorme cu menținerea poziției navei. Iar în final, gloanțele ar fi căzut inofensive în Tamisa. Presupunând că ar fi folosit rachetele, impulsul provocat de rachetă, necesar pentru a scăpa de câmpul gravitațional al discului, ar fi dus la rotirea haotică a navei. Iată dar şi dilema lui Hitler: el este în posesia acestei noi şi extraordinare tehnologii, dar pe care nu o poate folosi în război. Nu e de mirare că s-a împuşcat, dacă e să credem versiunea oficială! În paranteză fiind spus, vă puteți imagina ce reacție ar fi fost la scară mondială dacă s-ar fi admis, numai ca posibilitate, că Hitler ar fi putut să scape?

Deci, Hitler deținea această tehnologie dar nu a folosit-o, din acelaşi motiv pentru care nici SUA şi nici URSS nu au folosit-o: **această tehnologie nu se pretează a fi folosită ca armă de război. Iată de ce a fost necesar un alt proiect extrem de costisitor: *Războiul Stelelor*.**

...pregătite de luptă în Războiul Stelelor !

De ce credeți că făcea (şi poate că mai face) guvernul american testele nucleare din deşertul Nevada? Una din variante presupune folosirea energiei declanşate pentru generarea laserilor de mare putere cu radiații X

şi alte tipuri de particule, capabile să doboare rachetele din zbor. Cam atât se ştie. Ceea ce nu se ştie este că toate aceste tipuri de arme au ceva în comun: sunt arme neinerţiale. Aceasta înseamnă că **ele distrug ţinta fără a genera recul**. Iată cum, abia după 50 ani de cercetări intense, s-au obţinut primele sisteme de arme compatibile cu discurile volante antigravitaţionale!

După toate aparenţele, **abia în prezent discurile volante pot fi dotate cu laseri de mare putere**. Iată miza pentru care **cele două superputeri** s-au luptat în *Războiul Stelelor*. Ele **aveau deja discurile volante**, reconstituite de inginerii germani luaţi prizonieri de război, care au participat la perfecţionarea reactorului cu implozie proiectat de Schauberger. **Le mai erau necesare şi armele corespunzătoare**. Să fie o simplă întâmplare faptul că SUA continuă nestingherite proiectul *Războiul Stelelor*, în ciuda unei vehemente opoziţii interne şi internaţionale?

O.Z.N.-uri cu...turelă de tanc şi cruce nazistă !

În anii '50, când oamenii de ştiinţă începeau să studieze domeniul antigravitaţiei, **au fost realizate mai multe experimente cu discuri volante, rezultate parţiale fiind publicate şi în revistele de specialitate.** Apoi s-a lăsat o linişte totală. Oficial, toate fondurile au fost tăiate, iar mass-media "liberă şi independentă" a devenit mută în ceea ce priveşte noua tehnologie, care din acel moment a intrat **sub cenzură ocultă**. S-a ajuns acolo încât un număr relativ mare de oameni de ştiinţă au început să aibă **accidente ciudate**. Chiar şi **Schauberger** a suferit o "înrăutăţire" bruscă a stării de sănătate, urmată de **deces**. Pe patul de moarte, el a declarat următoarele: *"Ei mi-au luat totul. Totul. Chiar şi pe mine."* În momentul în care discurile volante au fost fotografiate, iar fotografiile au fost publicate, Schauberger şi-a dat seama că **cineva îi folosea invenţiile**.

Iar când pilotul Kenneth Arnold începea seria de relatări referitoare la fenomenul OZN, forţele aeriene americane au fost puse în stare de alertă şi au dezminţit toate informaţiile. Semnificativ este că **una din variantele luate în calcul atunci a fost aceea că era vorba de un posibil atac nazist cu *Foo-Fighters* !** După decenii întregi de cenzură ocultă au început să circule diferite **fotografii şi schiţe parţiale**: într-una se distinge **o cruce nazistă**, în timp ce în alta se remarcă **o turelă de tanc ataşată sub o aeronavă**. Interesant este că, în data de **7 ianuarie 1948**, a fost observat un OZN în Kentucky, iar trei avioane de vânătoare *F-51 Mustang,* aflate sub comanda căpitanului Thomas Mantel, au decolat pentru a-l intercepta. După un timp, două din avioane s-au întors, dar Mantel a continuat urmărirea. Din păcate, legătura radio s-a înrăutăţit treptat, aşa încât rămăşiţele avionului nu au putut fi găsite decât a doua zi. Conform lui Renato Vesco

şi David Childres, autorii lucrării *Man Made UFOs.1944-1994*, ultimele cuvinte ale lui Mantel au fost: ***"Doamne! Sunt oameni înăuntru!"***

Lorzii fură mai cu stil...

În prezent, se ştie că agenţii Foţei "T", staţionată la Bad Gandersheim, au examinat îndeaproape documentele găsite în Uzinele-G, documente care au fost întocmite de echipele de specialişti SS şi de tehnicienii uzinelor Henshel şi Zeppelin. Printre altele, documentaţia făcea referire şi la sistemul de propulsie al *Kugelblitz*, construit de *Kreislaufbetrieb Motor DW*, în 1943, pentru *FFKF* (*Forschungsinstitut for Kraftfhart and Fahzeugmotoren*), la Stuttgart-Untertuerkheim şi perfecţionat de profesorii Kamm şi Ernst. Britanicii au denumit acest motor "*sistem de reciclare a oxigenului*", dar a fost abandonat ulterior în favoarea turbinei Walter, ce funcţiona cu peroxid de hidrogen. Conform documentaţiei găsite, s-a studiat şi varianta utilizării ambelor sisteme într-o unitate de propulsie hibridă. În final, o cantitate importantă de documente şi echipamente a fost dusă de echipele britanice "T" la Bedford, apoi în Canada şi Australia.

Într-un anumit sens, **britanicii** au fost mai orientaţi decât americanii, deoarece ei **le-au permis cercetătorilor germani să-şi continue activitatea în Germania**. Sub supraveghere strictă, aceştia şi-au continuat munca din timpul războiului, în centrele de la Darmstadt şi Goettingen dar, **în final, toate instalaţiile au fost demontate şi transportate în Marea Britanie.** Serviciul de Transport al Ministerului Britanic al Aviaţiei a expediat, apoi, oamenii de ştiinţă şi documentele către Anglia, Canada şi Australia, în mai multe etape. Lista cu oamenii de ştiinţă care trebuiau preluaţi a fost întocmită, încă din primăvara anului 1944, de către BIOS, ce a format echipe specializate şi distincte. O astfel de echipă, formată din profesor Ben Lockspeiser şi W.J. Richards, dr. S.H. Hollingdale şi cpt. A.D. Green, s-a ocupat de "*proiectele moderne, rachete şi aeronavele cu jet şi turbină*". Alta, din a cărei componenţă făceau parte T.A.Taylor şi M.A.Wheeler, a investigat progresele germane din domeniul termo-refracţiei, în timp ce echipa condusă de dr. Ernst Westermann, fost director al Institutelor FDRP din Speyer şi Saarbrucken, s-a concentrat asupra proiectelor "*mingilor de foc*".

În anii care au urmat, aceste echipe şi în special experţii conduşi de prof. Lockspeiser, au cercetat o multitudine de proiecte germane, adaptându-le proiectelor proprii din domeniul aripilor "aspirante", iar pe baza activităţii desfăşurate în timpul războiului de doi oameni de ştiinţă germani, profesorii Prandtl şi Busemann, au încercat realizarea unui avion de luptă de mare viteză, la care aerul preluat de-a lungul aripilor era dirijat printr-o formaţiune semicirculară de-a lungul fuzelajului, în scopul propulsării şi menţinerii stabilităţii vehiculului la viteze foarte înalte.

Aeronave uluitoare – 50 ani în hangare ?!

Investigațiile referitoare la noile supertehnologii au permis realizarea unor **prototipuri cu performanțe remarcabile**. În acest sens este semnificativ faptul că, **în 1946, BBC-ul a anunțat** că Marea Britanie *"va deține în curând aeronave capabile să atingă viteze de peste **1.600 km/h**; conform unor experți, o astfel de aeronavă a fost **deja construită**, iar în viitorul apropiat **ar putea zbura în jurul Globului de câteva ori, deoarece are nevoie de combustibil doar pentru decolare și aterizare.**"* Alte surse britanice aminteau de aeronave capabile să atingă viteze de câteva mii de kilometri pe oră.

A trecut cu mult peste jumătate de secol din momentul în care BBC-ul a prezentat "planurile de viitor ale Marii Britanii", iar respectivele aeronave au rămas în mod oficial de domeniul anticipației. Și cu toate acestea, Ben Lockspeiser, cel care răspundea de echipele "T", a declarat că *"o astfel de aeronavă nu are nevoie de combustibil"* ! Era vorba de **o aeronavă care se autopropulsează prin absorbția și expulzarea aerului atmosferic** ! În Marea Britanie, documentele științifice întocmite de membrii echipelor "T" aveau titluri sugestive, precum: *"învelișul extern plutește pe o suprafață permeabilă prin care s-a aplicat aspirarea"* (J.H. Preston), *"aerodinamica straturilor poroase"* de G.J.Taylor și *Catalogul Pankhurst's Aerofoil.* Refuzul Statelor Unite de a împărtăși secretele nucleare către Marea Britanie nu a fost uitat niciodată la Whitehall, iar acest lucru a determinat Anglia să se angajeze, împreună cu Canada, în realizarea unei serii întregi de proiecte secrete, printre care și cel de **creare a primei arme nucleare cu fisiune**.

Zona secretă a Canadei – cât...România Mare !

De partea cealaltă a Oceanului Atlantic, inginerul N.S.Currey scria în **1959**: "***Canada** trebuie să fie socotită astăzi **printre cele mai avansate puteri aeronautice din lume***", adăugând precaut că este vorba de *"domeniul propulsiei cu reacție"*. În orice caz, Departamentul canadian al Minelor și Oganizația de Prospecție Topografică au rezervat o suprafață foarte întinsă (**325.000 km^2** *) ca zonă pentru producerea și testarea aeronavelor experimentale. Aceasta a fost una din deciziile luate de o comisie înființată cu prilejul conferinței referitoare la cercetarea din domeniul aeronauticii în cadrul Commonwealthului. Regiunea respectivă, delimitată de Columbia britanică și Alberta, de districtul Peace River la nord și statul Washington la sud, este preponderent muntoasă, împădurită și nelocuită. Ea reprezintă un loc ideal, cu puține drumuri, puține așezări, puține căi ferate, dar

---

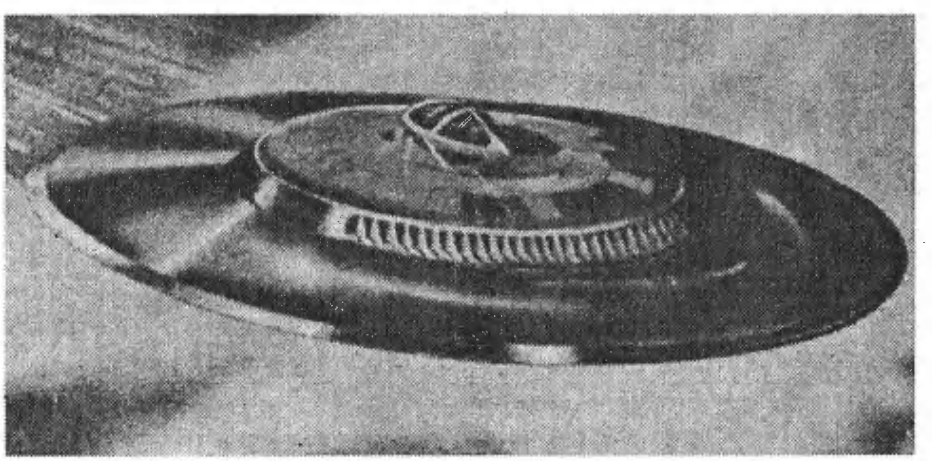
* **N. edit.:** Suprafața României este de 238.391 km^2...

cu o puternică infrastructură de telecomunicații, ce leagă Prince George de Edmonton şi Vancouver de Statele Unite. Deşi zona a fost fotografiată în repetate rânduri de avioanele de recunoaştere ale SUA şi URSS, acest fapt nu a îngrijorat în nici un fel autoritățile britanice şi canadiene: **uzinele şi aeroporturile sunt subterane, ascunse în pădurile primordiale ale Columbiei.**

De altfel, Marea Britanie avea deja o experiență considerabilă în acest domeniu încă din timpul războiului. În 1942, sub amenințarea raidurilor germane, RAF a instalat un număr de cinci aeroporturi secrete în zona New Forest, Hampshire. Semnificativ este faptul că aceste amenajări cuprindeau întregi sectoare industriale, absolut necesare pentru producția de război şi care au fost denumite simbolic "secțiile din umbră".

În anii '50, Canada producea...OZN-uri fără combustibil !

În pofida unei stricte cenzuri oculte, ziarul canadian *"The Toronto Star"* a început să relateze, în **februarie 1953**, despre **o nouă tehnologie pusă la punct de compania AVRO**. Articolele, ce aveau ca sursă pe C.D.Howe, ministrul industriei de apărare, precizau că firma AVRO perfecționa **un disc volant** capabil să se ridice şi să se deplaseze în aer. În **aprilie 1953**, *"The Toronto Star"* susținea că mareşalul Montgomery asistase la **o demostrație a noului disc volant**, în urma căreia a declarat că **zborul a fost absolut fantastic**, iar la **1 noiembrie 1955** *"The Toronto Star"* a revenit cu un articol în care se afirma că "*o aeronavă canadiană ultrasecretă a fost prezentată ieri unui grup de experți americani, dintre care făceau parte ofițeri şi oameni de ştiință.*" Conform articolului, **guvernul canadian intenționa să formeze escadroane întregi de discuri volante pentru apărarea peninsulei Alaska.**



Proiectul aeronavei realizate de firma canadiană AVRO pentru US Air Force, în perioada 1954-1959

Se pune întrebarea: de ce guvernul canadian nu a făcut publică această tehnologie revoluționară? ***Deoarece, unul din efectele secundare ale dispozitivelor antigravitaționale este tocmai producerea de energie liberă, ce poate fi valorificată direct sub formă de electriciate, putându-se obține puteri de ordinul gigawaților!*** Acest tip de energie poate fi generat în orice loc din Univers şi **nu necesită nici un fel de combustibil**. Este evident că însăşi admiterea existenței unei asemenea tehnologii poate pune în pericol întregul sistem mondial bazat pe exploatarea "aurului negru" şi a combustibililor fosili. **Peste noapte, întreaga tehnologie neagră a mijloacelor "moderne" de transport ar putea fi pusă la stâlpul infamiei,** unde de fapt îi este şi locul!

OZN-uri americane pentru controlul Umanității

Există însă unele opinii conform cărora **tehnologiile discurilor volante au fost, totuşi, încorporate în noile avioane "invizibile", prin tehnologia *Stealth*.** Cea mai izbitoare diferență dintre aceasta şi celelate tipuri de avioane este forma unghiulară. În general, se consideră că forma este cea care conferă aparatului caracteristica de "invizibilitate". Să presupunem că aceasta ar fi explicația cea mai pertinentă în cazul bombardierului "invizibil". Cum se poate, însă, explica forma avionului de luptă Stealth, care trebuie să atingă în mod curent viteze mari şi pentru care ar trebui să fie vitală forma aerodinamică, absolut necesară pentru reducerea frecării cu aerul? Chiar dacă sunt atât de secrete, de ce acțiunile lor de luptă sunt programate să aibă loc **exclusiv noaptea** şi cum se face că, de fiecare dată, ele sunt **observate ca lumini albastre**, deşi se presupune că ar trebui să fie invizibile? Şi de ce mecanicii lor de întreținere le denumesc ***"maşinile care țopăie"*** ? Şi de ce tocmai acum, în noua ordine mondială, fără existența unei amenințări internaționale majore, toate aceste secrete sunt păstrate în cel mai adânc mister? Doar pentru faptul că ***Big Brother*** **nu vrea ca îi cunoaştem armele lui secrete?**

Deci, de vreme ce nu le pot utiliza în mod deschis, ce fac guvernele Marilor Puteri cu discurile lor volante? Poate că **le păstrează în zonele secrete ale Globului**, precum sunt Lacul Alberta din Canada sau Area 51 din Nevada-SUA, **până în momentul în care rezervele mondiale de petrol vor dispărea**. Semnificativ este faptul că Bob Lazar, un fost lucrător din Area 51, susținea, într-un interviu devenit celebru, că **OZN-urile pe care le-a văzut acolo au drapelul american pe ele.**

În data de **10 septembrie 1981**, a fost difuzat un interesant interviu de către postul radio KTAR din Phoenix, Arizona. Cu acel prilej, Bill Spaulding, şeful *GSW* (*Ground Saucer Watch*), a susținut că **guvernul american uti-**

lizează discurile volante proprii ca element component al unui complex *sistem de control al umanității*. Bill Spaulding a afirmat că **opinia publică mondială**, în general şi în special cea americană, este **manipulată printr-un sistem complex de control al credințelor**, menit să ascundă scopurile reale ale celor aflați în spatele proiectelor negre, printre care se regăsesc perfecționarea tehnologiei Stealth şi a mijloacelor tehnice de control mental.

UFO, CIA şi Guvernul Mondial

După cum arată Eric Wynants, în lucrarea *"The UFO Connection"*, **Agenția Centrală de Informații (CIA) a SUA, înființată în 1947, a preluat şi modificat imaginea opiniei publice referitoare la "farfuriile zburătoare", creată de zborurile şi testele secrete efectuate cu cele mai noi tipuri de aeronave militare americane, în perioada 1947-1948.** Astfel, până în 1950, CIA a conceput şi pus în aplicare un plan care să încurajeze credința generală în posibilitatea realizării călătoriilor interplanetare, utilizând tehnici psihologice şi răspândind informații eronate, în scopul acoperirii testelor efectuate în cadrul proiectelor secrete. Oficial, Forțele Aeriene au fost însărcinate să investigheze toate aceste cazuri, însă CIA a fost cea care s-a ocupat atât de difuzarea pe scară largă a cărților de popularizare a fenomenului OZN, cât şi de finanțarea şi infiltrarea celor mai importante grupuri de studiere a presupuselor contacte cu nave extraterestre.

Continuând ideea, Mela Quaternary afirma, în revista *"DREAM SHORE"*, că **unul din agenții utilizați de CIA în acest scop a fost Adamski**. *"El era un fost contrabandist de băuturi alcoolice, ce scria şi ficțiuni şt-inți-fice referitoare la A doua Venire a lui Iisus la comanda unei nave spațiale. După ce cartea a fost respinsă, el l-a înlocuit pe Iisus cu Orthon şi a făcut o nouă tentativă, cu care însă a avut succes...Publicul obişnuit american i-a adoptat rapid pe Frații Spațiali, fără să-şi dea seama că este vorba de aceeaşi imagine a supermanilor albi şi blonzi din timpul celui de-al doilea război mondial."*

Mai există însă o fațetă a acestui puzzle, după cum o descria **Henry Kissinger**, încă din **1991**: ***"America de astăzi a fi scandalizată dacă trupele ONU ar intra în Los Angeles să restaureze ordinea; mâine însă ea va fi recunoscătoare! Acest lucru ar fi cu atât mai adevărat dacă li se va spune americanilor că există o amenințare din afară, indiferent că este reală sau fictivă, care îi pericliteazăexistența.*** *Atunci, toți oamenii vor cere să-i apărăm de acest rău. Unul din lucrurile de care se tem oamenii este necunoscutul.* ***În momentul în care va fi prezentat acest scenariu, drepturile individuale vor fi cedate de bunăvoie în schimbul garanției***

bunăstării lor de către guvernul mondial." * Iar James P. Warburg era chiar mai tranşant atunci când arăta că: *"**Vom avea un guvern mondial, indiferent că ne place sau nu.** Singura întrebare este dacă guvernul mondial va fi instaurat prin luptă sau prin consimţământ."*

Experimentul Philadelphia – un proiect românesc !!!

În timpul celui de-al doilea război mondial, toate ţările implicate în conflagraţie căutau o modalitate de a pune capăt cât mai repede ostilităţilor, iar pentru aceasta se luau în calcul cele mai fantastice idei. Era o perioadă în care rezultatul final prevala asupra prejudecăţilor de ordin teoretic. Nici Marina SUA nu constituia o excepţie, fiind obsedată de ideea realizării unui camuflaj perfect - **arma secretă supremă – INVIZIBILITATEA**: dacă o singură navă de război putea fi făcută invizibilă, ea ar fi putut da lovituri mortale inamicului.

Experimentul *Philadelphia* (proiect cu numele de cod *Curcubeu,* ulterior redenumit *Phoenix*) a fost **studiat** din punct de vedere teoretic, **încă din anii '30**, la Universitatea din Chicago, ulterior cercetările fiind continuate de Institutul de Studii Avansate. În realizarea acestui proiect au fost implicaţi, de-a lungul timpului, cei mai renumiţi savanţi americani, printre care dr. Nicolae TESLA, **dr. Albert Einstein** şi **dr. John von Neumann**. Primele teste complete au fost realizate abia în **iulie 1943**, însă personalul vasului a fost puternic afectat. **Testul din august 1943 a constituit un adevărat dezastru pentru navă şi echipaj.** Desigur, Marina militară a SUA a negat şi continuă să nege că acest experiment ar fi avut loc vreodată.

Primul experiment a avut loc în docurile marinei din Philadelphia şi, tocmai de aceea, acesta avea să devină celebru ulterior sub numele de *Experimentul Philadelphia.* Acolo, **distrugătorul DE 173** (cunoscut şi sub numele de *U.S.S. Eldridge*) a fost **înzestrat cu sute de tone de echipament electronic**. Ulterior, s-a acreditat ideea că întregul experiment a pornit de la încercarea de transpunere în practică a unor aplicaţii directe ale *Teoriei câmpului unificat* a lui Albert Einstein. Rezultatele au fost de-a dreptul şocante: **vasul a dispărut rapid şi complet din câmpul vizual într-o ceaţă verzuie**. Martorii şi oamenii de ştiinţă care au asistat la experiment au rămas muţi de uimire. Apoi, **după câteva minute, nava a reapărut în docul său din Philadelphia!** Dar aceasta nu a fost totul. Ulterior s-a descoperit că **în timpul celor câteva minute, nava a fost observată**

---

* **N. edit.:** Tot ceea ce s-a întâmplat după 11 septembrie 2001, când prima grijă a guvernelor (SUA, Europa) a fost reducerea drepturilor omului şi supravegherea strictă a cetăţenilor, constituie cea mai bună dovadă...

la un doc al Marinei din Norfolk, Virginia! Aşadar, nu este vorba doa de invizibilitate, ci şi de teleportare.

Odată cu distrugătorul a dispărut şi tot ce era la bord: sute de ton de echipament ştiinţific, echipaj, mobilier, absolut totul! Dintre cei afla pe vas în momentul experimentului, mai mult de jumătate au suferit dife rite efecte ale câmpurilor magnetice pulsatorii şi au fost internaţi la Spita lul Naval Bethseda, interzicându-li-se orice contact cu alte persoane. Ori cum, niciunul nu şi-a revenit în totalitate, aşa încât, din punct de veder uman, experimentul a constituit un dezastru total. **Unii participanţi înce peau să treacă prin ziduri, să redevină invizibili, să ia foc, să dispar temporar sau chiar definitiv.**

Informaţii fragmentare care au circulat, referitor la respectivul test precizează că *"experimentul a fost realizat utilizându-se generatoare mag netice de tip naval, cunoscute sub numele de Degausere, ce au fost adus la frecvenţa de rezonanţă, pentru a crea un imens câmp magnetic în juru navei."* Oficial, Biroul de Informaţii al Marinei a dezminţit faptul că u asemenea experiment ar fi avut loc vreodată.

Unul din martorii-cheie ai acestui experiment a fost **Alfred D. Biele (alias Edward A. Cameron**, n.1916), care, după ce a urmat cursurile mu multor universităţi, şi-a dat doctoratul în fizică (1939). După înrolarea s în Marină, el a fost implicat direct în realizarea *Experimentului Phila delphia*. Modul în care el a fost, în cele din urmă, înlăturat din proiect şi s-a schimbat identitatea este un exemplu elocvent al măsurilor luate pen tru păstrarea secretului. Deşi declaraţiile sale referitoare la aspectele avut în vedere la realizarea proiectului au stat la baza scenariului unui film, nu **a fost reliefată şi posibilitatea călătoriei în timp**.

Bielek susţinea că sistemul original a fost alimentat iniţial de la u generator de 500 KW, iar ulterior de la altul de 2MW. Se presupune c într-unul din teste au fost utilizate trei câmpuri electromagnetice în loc d două, fapt ce a produs puternice descărcări electrice. Pentru circuitele d comandă s-au utilizat circa 3.000 de tuburi electronice. În primele minute totul a mers bine: ***Eldridge*** **a devenit invizibilă pentru radar, iar contu rul său a devenit nedesluşit. A urmat un fulger albastru, iar nava a dis păru t complet, timp de trei ore. După ce nava a revenit, s-a observat c unele părţi ale sale fuseseră deteriorate. Efectele asupra echipajulu au fost devastatoare.**

Timp de patru zile s-a încercat găsirea unei explicaţii pentru efe tele manifestate asupra oamenilor aflaţi la bord, dar nu s-a ajuns la nici concluzie, aşa încât s-a hotărât reluarea testelor fără echipaj. **Rezultatu ultimului test a fost distrugerea echipamentului electric datorită su prasolicitării, deşi s-a obţinut invizibilitatea navei timp de 20 de minut**

Ulterior, distrugătorul a fost reechipat cu tehnică de luptă şi a reintrat în uzul Marinei militare.

Scurtă cronologie:

• **1930**, Chicago - **istro-românul Nicolae TESLA** face primele referiri la o modalitate de a face lucrurile invizibile;

• **1933** - ia ființă Institutul de Studii Avansate din Princeton;

• **1934** - proiectul este avizat de Marina americană şi este luat în studiu de institutul de la Princeton, cu care colaborează Nicolae TESLA, Albert Einstein şi John Von Neumann;

• **1936 - TESLA preia conducerea proiectului ('36-'42);**

• 1940 - un mic distrugător, fără echipaj, este testat cu succes;

• **22** iulie 1943 - test cu echipaj: nava este făcută invizibilă timp de 15-20 minute; oamenii sunt afectați psihic şi mental;

• **12** august 1943 - Marina cere modificarea echipamentului pentru a conferi navei doar invizibilitate radar.

Anul 2014 – bariera pentru călătoriile în timp

După război, experimentele au fost reluate de matematicianul John Von Neumann (creatorul maşinii de calcul). Conform unor surse neoficiale, **proiectul a fost continuat mult timp după terminarea războiului**, fiind finalizate alte câteva **etape**:

1.**Experimentul *Philadelphia*** (Proiectul *Rainbow*, august 1943). Scopuri: obținerea invizibilității şi încercare de călătorie spațio-temporală;

2.**Proiectul *Phoenix I*** (1947-1968): realizat la o stație radar din Montauk, N.Y. Scop: perfecționarea tehnologiei Stealth şi controlul fenomenelor meteo prin utilizarea energiei orgonice descoperite de Wilhelm Reich;

3.**Proiectul *Phoenix II*** (1969-1979): interconectarea a 25 de stații de satelit, foarte costisitoare, sponsorizare din partea ITT şi a grupului german Krupp. Scopuri: realizarea dispozitivelor de influențare a minții cu ajutorul razelor orgonice şi de amplificare a gândurilor;

4.**Proiectul *Phoenix III*** (1979-1983) în Montauk, N.Y. Scopuri: realizarea de călătorii în timp (***anul 2014 prezintă o barieră imposibil de depăşit***). Temponauții se reîntorc instantaneu chiar în momentul plecării, aşa încât ei nu păstrează memoria celor văzute; deplasarea subiectului se face printr-un tunel turbionar. Se pare că experimentele sunt continuate în bazele subterane.

OZN-uri "made in USA"

Viteza pe care o ating în mod **uzual** OZN-urile, conform datelor furnizate de echipamentele radar militare şi civile, este de circa **8.000 km/h**. Desigur, există şi situații în care deplasarea discurilor volante este atât de

rapidă, încât aparatura radar nu are timp să reacționeze corespunzător, fapt care indică viteze de **peste 5 km/s** ! Formele cele mai des întâlnite sunt: **obiecte lenticulare** (cel mai frecvent), **sfere strălucitoare** şi **cilindri**. Utilizarea plasmei ca metodă de propulsie ar putea face inutile cerințele de aerodinamicitate valabile pentru orice aeronavă "clasică", **plasma comportându-se în atmosferă precum un cuțit prin unt**. Oricum, dacă se depăşesc anumite viteze critice, în funcție de viteza navei, plasma nu poate oferi o protecție optimă împotriva rezistenței aerului. Aceasta poate justifica utilizarea frecventă a "modelului" lenticular. Suplimentar, stabilizarea giroscopică este utilizată pentru navigație.

Stan Deyo a fost unul din numeroşii cadeți americani care visau, în anii '60, să-şi servească țara ca pilot al Forțelor Aeriene. Mai târziu, el a descoperit însă că era ceva ciudat la Academia de Aviație unde era încartiruit şi a trebuit să fugă din Statele Unite tocmai în partea cealaltă a globului, la Perth, în Australia. Conform declarațiilor sale, era vorba de **utilizarea cobailor umani în anumite experimente, realizate de o organizație secretă, în colaborare cu armata americană.**

Pe continentul australian, Deyo a început să-şi spună povestea oricui era dispus să-l asculte. După înrolarea sa în Forțele Aeriene ale SUA, a fost trimis la pregătire la prestigioasa **Academie de Aviație din Colorado Springs**. *"Eram cei mai buni, selecționați din toată țara, într-un scop secret, despre care nu ni se spusese nimic."* – a declarat el săptămânalului *"PEOPLE MAGAZINE". "Timp de câteva luni, ni s-au imprimat mental cele mai avansate cunoştințe ştiințifice. În cele din urmă, ne-am dat seama că se întâmplă ceva cu noi şi ne-am revoltat. După doi ani, eşuase întreaga noastră promoție, **180** de studenți. Din păcate, **ştiam prea multe**."*

După cum explică Deyo, **anii '60** au constituit o perioadă de **puternice confruntări în domeniul informativ între FBI şi CIA**, care se străduiau să preia controlul asupra tehnologiei de realizare a discurilor volante. Totul a pornit de la îngrijorarea justificată a guvernului american că rezervele fosile sunt limitate şi de la previzibila prăbuşire a întregii civilizații actuale, edificată în mod unilateral pe tehnologiile negre. Cu sprijinul puternicelor companii General Electric, Sperry Rand şi Bell Aircraft **s-a trecut la realizarea unui disc volant cu propulsie antigravitațională, capabil să zboare atât în spațiul terestru, cât şi în Cosmos.** Datorită coeficientului său de inteligență deosebit de ridicat, Deyo urma să devină pilot pe respectiva navă.

SUA şi Federația Planetelor Unite

Referitor la acest subiect trebuie amintit faptul că, în 1990, Val Valerian a publicat un document straniu, ce i-a fost trimis de un alt cercetător şi care cuprindea o listă cu o parte din personalul militar implicat într-un program spațial clandestin. De altfel, există unele opinii conform cărora

programul cuprinde deja **mai multe baze lunare locuite**, precum şi o ***Flotă Stelară Internaţională*** a ***Federaţiei Planetelor Unite***. George Andrews susţine că ***Flota Stelară Internaţională*** este formată exclusiv din personal militar, în timp ce ***Federaţia Planetelor Unite*** include şi entităţi non-umane precum ***extratereştrii cenuşii*** din ***Rasa Şarpelui***. Iată însă ce afirmă George Andrews în lucrările sale:

"Un prieten care doreşte să rămână anonim şi care trăieşte într-un mare oraş, s-a trezit recent, la ora 3 dimineaţa, cu o dorinţă stranie de a merge la un xerox. În momentul în care a intrat, a observat un bărbat îmbrăcat în uniformă de ofiţer de marină care tocmai pleca şi care tocmai aruncase câteva hârtii la coşul de gunoi. După ce a făcut fotocopiile, a simţit din nou impulsul de a vedea ce a aruncat respectivul ofiţer. Şi iată ce a găsit.

În împrejurări normale, ştirea că Statele Unite deţin un ***disc zburător denumit USS Excalibur****, pilotat de un schipaj de patru, ar constitui un motiv de sărbătoare...* ***Dacă însă aceasta se datorează colaborării cu extratereştrii cenuşii, faptul ne poate atrage în conflict cu extratereştrii blonzi...****"*

În vastul domeniu generat de fenomenul OZN, speculaţiile capătă un caracter obligatoriu, iar orice conexiune generează suspiciune. Într-o ţară în care Constituţia garantează libertatea de exprimare a cetăţenilor, formularea unor întrebări stânjenitoare de către investigatorii independenţi ai apariţiilor obiectelor zburătoare neidentificate nu obligă însă cu nimic oficialităţile să ofere răspunsurile de rigoare. Iată câteva exemple edificatoare, referitoare la implicarea ***Grupului Special MAJESTIC-12*** în studiul cazului OZN:

1.Dacă preşedintelui SUA îi sunt subordonaţi constituţional doar anumiţi membri ai executivului, unde se încadrează membrii MJ-12?

2.A dat Congresul puteri preşedintelui de a forma un ***guvern secret (ne-ales)****, care să guverneze diferitele ramuri militare şi civile ale statelor americane?*

3.Fondurile utilizate de MJ-12 pentru operaţiunile lor secrete provin din bugetul negru? În caz contrar, de ce nu dau socoteală despre modul în care sunt cheltuiţi banii contribuabililor?

4.Atunci când MJ-12 refuză să facă publice anumite documente secrete, pe motiv de securitate naţională, o face din cauza altui stat, a unei puteri extraterestre sau pentru a ţine în ignoranţă opinia publică americană?

5.Cine îi împiedică să distrugă documentele secrete de interes pentru toţi cetăţenii, care ar trebui să fie făcute publice prin FOIA – legea liberului acces la informaţie?

6.Dacă guvernul secret este ilegal, ce se poate spune despre toate proiectele secrete pe care le coordonează? Una este să clasifici o tehnologie ca fiind secretă şi cu totul altceva să categoriseşti un guvern ne-ales ca fiind secret.

7.Ce se poate spune despre libertatea de conştiinţă a personalului militar obligat să întreprindă misiuni ordonate de MJ-12 împotriva cetăţenilor americani?

8.Dacă zborul de încercare al unui disc volant a fost un succes pentru USAF, ce poate împiedica utilizarea respectivei nave pentru a transporta oameni şi materiale pe Lună sau pe Marte?

9.Nu s-ar putea explora artefactele arheologice ale Sfinxului şi piramidelor marţiene şi nu s-ar putea descoperi artefactele lăsate pe Lună de alte rase?

Nave Spaţiale Antigravitaţionale

Albert Einstein a afirmat că atracţia moleculară nu este diferită în mod esenţial de atracţia gravitaţională a planetelor şi stelelor. El a teoretizat această atracţie, considerând că acţionează pe aceleaşi pricipii ca ale electromagnetismului: o moleculă, o planetă sau o stea au câmpuri gravitaţionale similare câmpurilor magnetice ale magneţilor şi electromagneţilor. Pentru a ilustra aceasta, Einstein a demonstrat teoretic că un câmp gravitaţional curbează razele de lumină în acelaşi mod în care câmpul magnetic curbează razele catodice ale tubului cinescopic din televizor.

O posibilitate de realizare a dispozitivelor antigravitaţionale a fost prezentată de dr. George Rideout, preşedintele *Fundaţiei pentru Studiul Gravitaţiei* din New Boston: *"Pentru realizarea unui motor gravitaţional trebuie să dispunem de o posibilitate de diferenţiere a forţelor gravitaţionale, iar cel mai simplu mod este de a folosi un izolator sau un absorbant gravitaţional."* Pentru a înţelege modul în care acest dispozitiv ar putea funcţiona, vom apela tot la modelul oferit de electromagnetism. Multă vreme au fost probleme cu ceasurile de mână care se magnetizau şi începeau să-şi piardă din precizie. Pentru a realiza protecţia împotriva magnetizării, s-a pus întregul ansamblu într-o carcasă de oţel moale, care absoarbe influenţa câmpurilor magnetice din mediul înconjurător. Cu alte cuvinte, interiorul carcasei din oţel moale constituie un spaţiu izolat de influenţele magnetice. În mod similar, un absorbant gravitaţional ar trebui să facă acelaşi lucru pentru o astronavă antigravitaţională, **interiorul acesteia nefiind supus atracţiei gravitaţionale.**

Cu toate acestea, **presupunând că nava s-ar afla în zona ecuatorială, unde viteza de rotaţie a planetei este de circa 1.600 km/h, aceasta**

ar fi pur şi simplu aruncată în spaţiu, pe o traiectorie greu de controlat. Acesta este şi motivul pentru care e nevoie şi de un motor care să propulseze astronava în direcţia dorită. Unii specialişti sunt de părere că, în acest scop, ar putea fi utilizat un motor ionic sau unul nuclear cu particule subatomice accelerate de puternice câmpuri electromagnetice, dar acestea sunt tot metode tehnologice negre. O altă posibilitate ar fi **utilizarea respingerii electromagnetice**: după cum se ştie, doi poli magnetici cu aceeaşi polaritate se resping reciproc, într-un mod similar celui în care un câmp electromagnetic respinge metalele diamagnetice. De exemplu, dacă luăm un inel din aluminiu şi îl plasăm pe un electromagnet puternic, în momentul alimentării cu curent a bobinei, inelul va fi imediat aruncat de pe suprafaţa solenoidului.

"În 30 minute, urmează staţia Venus"...

Începând **din 1953**, guvernul canadian a demarat ***proiectul MAGNET***, care şi-a propus ca scop realizarea unui vehicul antigravitaţional propulsat cu ajutorul forţei electromagnetice, iar **în SUA cel puţin 14 universităţi americane şi importante centre de cercetare au desfăşurat o activitate intensă pentru a învinge bariera gravitaţională**. Dintre cele mai importante companii implicate, pot fi amintite: Convair, Glenn L. Martin Aircraft Co., MD., Bell Aircraft Co. şi GYROSCOPE Co. *"Aviaţia este în pragul unor noi şi uimitoare concepte"* – a afirmat Lawrence D.Bell, înalt responsabil al departamenului de cercetare al corporaţiei Bell *"Deja utilizăm combustibili nucleari şi echipament special pentru a anula gravitaţia, în loc să luptăm împotriva ei."*

Pornind de la ***principiul respingerii diamagnetice***, un grup de oameni de ştiinţă din Canada implicaţi în ***proiectul MAGNET*** şi-a propus să utilizeze câmpul magnetic al Terrei şi al celorlalte astre pentru realizarea propulsiei astronavelor antigravitaţionale. Deşi câmpul magnetic al Pământului este prea slab pentru a respinge astronavele antigravitaţionale realizate din metale obişnuite, oamenii de ştiinţă au ajuns la concluzia că **există posibilitatea ca structura atomică a respectivelor metale să fie modificată în sensul măririi proprietăţilor lor diamagnetice**. De asemenea, cercetătorii au ajuns la concluzia că **forma astronavelor antigravitaţionale ar trebui să fie sferică**, opţiune dictată de necesitatea presurizării pentru zborul la mare altitudine şi în spaţiul cosmic. Din punct de vedere constructiv, forma sferică oferă un volum util maxim. Problema imponderabilităţii din spaţiul interior poate fi rezolvată prin **utilizarea unui inel generator de gravitaţie artificială**.

Separat de cabină, trebuie să existe o sală în care să fie plasat motorul antigravitațional şi generatoarele auxiliare necesare funcționării aparaturii electronice. Datorită faptului că astronava va decola şi va ateriza în atmosferă, trebuie rezolvate alte două probleme, şi anume: căldura generată de frecarea cu aerul şi rezistența aerodinamică a formei sferice. Pentru rezolvarea problemei frecării, cercetătorul canadian Wilbur B. Smith a conceput un ingenios dispozitiv electromagnetic care atrage şi menține, pe tot timpul deplasării, în atmosferă particulele gazoase din jurul navei, creând **un strat protector**. Astfel, frecarea cu aerul are loc la distanță de structura fizică a navei şi este disipată înainte de a produce efecte asupra vehiculului. De asemenea, **volumul protector de aer poate căpăta**, pe timpul deplasării, **forma aerodinamică ideală**: o picătură de apă pentru viteze moderate, un fus ascuțit pentru viteze supersonice şi o concavitate pentru decelerare şi aterizare.

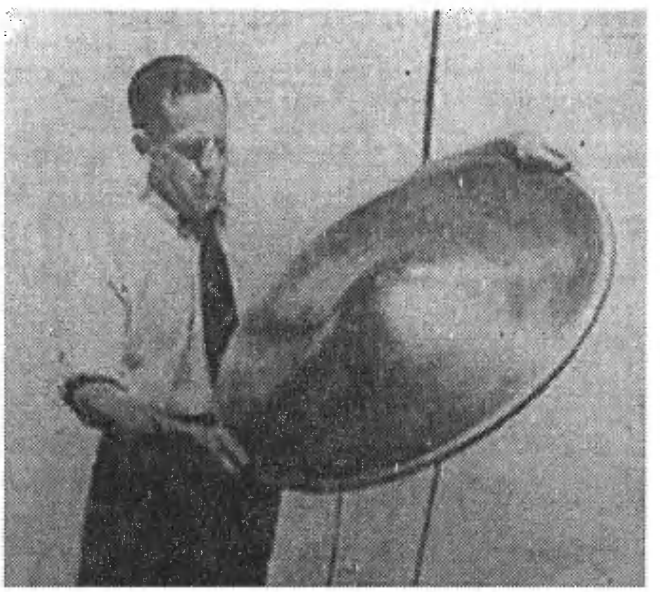
Ajunsă în spațiul cosmic, nava antigravitațională va putea atinge şi chiar depăşi viteza luminii (300.000 km/s), deoarece masa sa nu ar mai impune nici o limitare. Cu asemenea viteze, **o călătorie spre Venus poate dura doar 30 de minute !**

Capitolul VIII

SECRETELE TEHNICE ALE O.Z.N.

Efectul Biefeld-Brown şi OZN-uri de 3 Mach

În al doilea deceniu al secolului XX, fizicianul Townsend Brown a descoperit **existenţa unei legături între sarcina electrică şi masa gravitaţională a unei particule**: în momentul în care se încarcă un condensator cu o sarcină foarte mare, acesta are tendinţa de a se deplasa către polul său pozitiv. Fenomenul a devenit cunoscut în lumea fizicii sub numele de ***efectul Biefeld-Brown***.



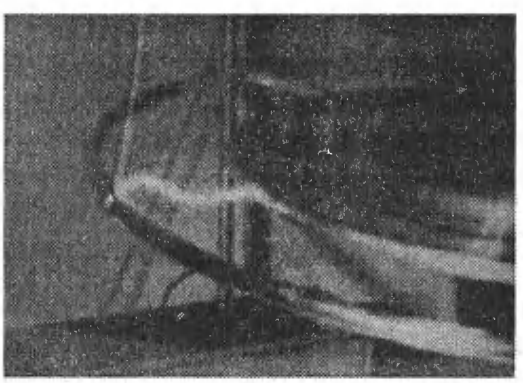
T.T. Brown

Pornind de la acest efect, BROWN a conceput şi perfecţionat **un tip de disc volant**, cu care a efectuat în **1953** o **demonstraţie**, la Pearl Harbour, pentru conducerea armatei americane, reuşind să propulseze câteva prototipuri cu diametrul de un metru, pe o distanţă de câţiva zeci de metri, în jurul unui ax central. Încărcate cu tensiuni de aproximativ 150 kV şi emiţând ioni, **acestea au atins viteze de sute de kilometri pe oră**. Toate informaţiile referitoare la respectivele teste au fost clasificate ca **secrete de stat**. În finalul impresionantei demonstraţii, **Brown a propus Pentagonului realizarea unei navei discoidale propulsate electrogravitic cu viteza de 3 Mach**. Câteva schiţe de bază se mai pot găsi într-unul din brevetele sale.

După ce descoperirile lui Brown au început să fie cunoscute, câțiva oameni de știință au început să discute deschis despre tehnologia discurilor volante, care au fost observate încă din anii '40. Iată ce susținea, în **1954**, profesorul de origine română **Hermann OBERTH**, unul din precursorii erei spațiale, care a lucrat după război cu savantul german Wernher von Braun la realizarea programului spațial NASA: *"Părerea mea este că **discurile volante sunt reale** și că **sunt astronave din alte sisteme solare**...Ele sunt propulsate de câmpuri gravitaționale artificiale... Ele produc sarcini electrice de înaltă tensiune în vederea înlăturării aerului din calea navei și puternice câmpuri magnetice pentru influențarea aerului ionizat existent la mari altitudini. În primul rând, astfel se explică luminozitatea lor. În al doilea rând, este firesc zborul silențios al OZN-urilor..."*

Top-secret: tipurile de control al gravitației

În **1956**, o companie britanică din domeniul cercetării, *Aviation Studies International Ltd,* a publicat un **raport secret** referitor la sistemele electrogravitaționale, în care erau **prezentate diferite tipuri de control al gravitației**. După ce a fost elogiată munca de pionerat a lui Townsend Brown, lucrarea a descris principiul utilizării impulsului electrogravitic: *"Esența impulsului electrogravitic constă în utilizarea unei sarcini pozitive puternic încărcate, pe o parte a vehiculului și a uneia negative, de cealaltă parte. Miezul motorului este un condensator, iar performanțele sale sunt legate direct de gradul în care asigură reținerea sarcinilor. Dacă **pentru aer** coeficientul este k=1 și pentru materialele dielectrice obișnuite k=6, prin utilizarea aluminatului de bariu acesta este mărit considerabil: în cazul oxidului de titan și de bariu (material ceramic) coeficientul este **k=6.000**, existând perspective pentru obținerea de materiale cu **k=30.000, suficient pentru obținerea de viteze supersonice.**"*



Disc volant
propulsat electrogravitic

În respectivul raport, bazat pe realizările lui Brown, se sugerează că: *"energia electrostatică necesară imprimării unei viteze de **3 Mach** unei aeronave este de circa **1MW**, pentru un coeficient **k de peste 10.000**."* Cu toate acestea, raportul concluzionează că, deşi rezultatele au fost promiţătoare, factorii decizionali nu au luat în serios potenţialele aplicaţii.

Primele OZN-uri americane – programate până în 1960...

Pe de altă parte, publicaţia comercială *"The Aviation Report"* a făcut numeroase referiri la unele proiecte din domeniul antigravitaţiei şi a enumerat mai multe companii care continuă să efectueze cercetări pe acest profil. În articolele sale se arăta că: *"...progresele au fost mici. Dar există indicii că Pentagonul este în prezent dispus să sponsorizeze perfecţionarea unei serii întregi de dispozitive. Se anticipează că **primele discuri vor fi realizate înainte de 1960, dar va dura mai mult de un deceniu pentru a le putea folosi în luptă.**"*

În toată această perioadă, multe din cele mai mari companii producătoare de armament au fost implicate în proiecte de cercetare din acest domeniu nou, dintre acestea putând fi amintite: Glenn Martin, Convair, Sperry-Rand, Sikorsky, Bell, Lear Inc, AT&T, General Electric, Clark Electronics, Curtiss-Wright, Boeing, North American, Lockheed, Douglas şi Hiller. Tot în acea perioadă, *"Gravity Rand Report"* nota că: *"deja companiile s-au specializat în perfecţionarea anumitor elemente componente necesare realizării discurilor electrogravitice."*

Speculaţiile făcute de *"The Aviation Report"* (**7 septembrie 1954**), pe baza extrapolării dezvoltării tehnologice, arătau: *"Acest secol va fi împărţit în două. Prima parte va aparţine fraţilor Wright, care au văzut în gravitaţie cel mai mare inamic. În cea de-a doua, gravitaţia va fi marele furnizor: energia electrică, nesemnificativă pentru propulsie în prima jumătate, va deveni un fel de catalizator al mişcării în cea de a doua jumătate a secolului."* Privind retrospectiv este uşor de constatat că **s-au înşelat**. Ce s-a întâmplat cu cea de-a doua jumătate a secolului? Cert este că un mare număr companii de renume au fost implicate în cercetări din domeniul antigravitaţiei, dar cum se face că, **până în anii '90, doar câţiva oameni de ştiinţă au publicat studii despre acest subiect în literatura de specialitate ?**

Antigravitaţia şi vitezele superluminice

Câteva declaraţii relativ recente făcute de unii militari şi civili, care au fost implicaţi în realizarea de proiecte secrete, au permis elucidarea anumitor aspecte legate de cercetările efectuate în acest domeniu în cea de-a

doua jumătate a secolului XX. Concluzia generală este că **au existat progrese importante în toată această perioadă, ce au fost ascunse** atât comunității științifice internaționale, cât și opiniei publice și că **până la sfârșitul anilor '80 a fost găsită o soluție tehnologică pentru propulsia antigravitațională**.

Deși teoria generalizată a relativității nu poate explica satisfăcător teoria electrogravitică a lui Brown și nici un alt fenomen antigravitațional, recent elaborata metodologie fizică a electrodinamicii cuantice poate oferi baza teoretică necesară explicării fenomenului electrogravitic. Documente difuzate recent de Evans și Anastasozki, membri ai *Fundației Alpha pentru Studii Avansate,* pot constitui o bază teoretică solidă în studiul efectelor antigravitației în cadrul general al teoriei electrodinamicii.

Anterior, într-un articol de referință publicat în **1994**, Alcubierre a arătat că **atingerea vitezelor superioare celei a luminii este posibilă de obținut** și nu violează principiile generale ale teoriei relativității. Puthoff a analizat ulterior aceste aspecte în cadrul *Programului SETI (Search for Extraterrestrial Intelligence)*, deoarece contraziceau implicațiile teoriei relativității și convingerea unanim acceptată că planeta noastră nu a putut fi vizitată de alte civilizații extraterestre datorită limitărilor impuse de deplasarea cu viteza luminii. Noile elemente au făcut ca ideea deplasării cu viteze supraluminice să fie acceptată ca posibilă, totodată fiind acceptate și implicațiile sale, respectiv **admiterea fezabilității călătoriilor interstelare** și reducerea semnificativă a duratei de deplasare.

Nicolae Tesla – "părintele" energiei libere

Un alt aspect deosebit de important rezultă din noile abordări ale fizicii teoretice, referitoare la ***energia punctului zero*** (***energia stării de vacuum***), evidențiate de studiul ***efectului Casimir***, care constă în faptul că două plăci metalice suficient de apropiate se atrag reciproc, datorită dezechilibrului fluctuațiilor cuantice. Implicațiile teoretice și posibilele aplicații ale energiei punctului zero sunt numeroase și au fost descrise de Puthoff începând cu anul **1980**. De asemenea, echipa lui Bearden a realizat studii aprofundate referitoare la teoria fizică a energiei punctului zero și a propus diferite modele tehnice de utilizare a acestui tip de ***energie liberă***.

Din punct de vedere al istoricului utilizării moderne a energiei libere, numeroase dovezi arată că **Nicolae TESLA a fost cel care a făcut pentru prima dată cunoscută oamenilor de știință posibilitatea existenței acestei energii, dar giganticul său potențial a fost ignorat în mod premeditat timp de peste un secol.** Coroborarea informațiilor referitoare la diferitele observații ale fenomenelor electrogravitice și descoperirile

din domeniul energiei punctului zero conduc către o nouă perspectivă asupra naturii materiei şi gravitaţiei. Din păcate, toate aceste aspecte sunt abordate abia acum în revistele de specialitate.

În abordarea teoretică, totul porneşte de la întrebarea fundamentală: *CE MENŢINE UNIVERSUL ÎN MIŞCARE?* Mai precis, de unde iau electronii energia necesară rotirii în jurul nucleului atomic? Cel mai simplist răspuns ar fi: din vacuum. Iată cum descrie Puthoff acest proces: *"Am descoperit că electronul poate fi privit atât ca un emiţător continuu de radiaţie, aşa cum susţine teoria clasică, cât şi ca un receptor al unei energii a punctului zero echivalente, din vacuumul care înconjoară atomul. Echilibrul acestor procese conduce la valorile corecte ale parametrilor care definesc nivelul cel mai mic de energie."* Aşadar, este vorba de un echilibru dinamic, în care energia punctului zero stabilizează electronul pe o orbită staţionară şi se pare că însăşi remarcabila stabilitate a materiei se datorează energiei punctului zero.

Mai mult decât atât, se pare că **"simpla" rotaţie a electronilor generează masa şi inerţia atomilor**. Toate aceste teorii, care fac referire la spinul electronilor, energia punctului zero, masă şi inerţie au fost prezentate în mai multe articole semnate de echipa lui Haisch şi care pot oferi o posibilă explicaţie a efectului Biefield-BROWN: se pare că aplicarea unui câmp de înaltă tensiune crează o barieră electromagnetică ce împiedică structura atomică a unui atom să interacţioneze cu câmpul punctului zero. Aceasta încetineşte electronii, reducându-le efectul giroscopic şi micşorându-le astfel masa atomică şi inerţia, făcându-i mai uşor de mişcat.

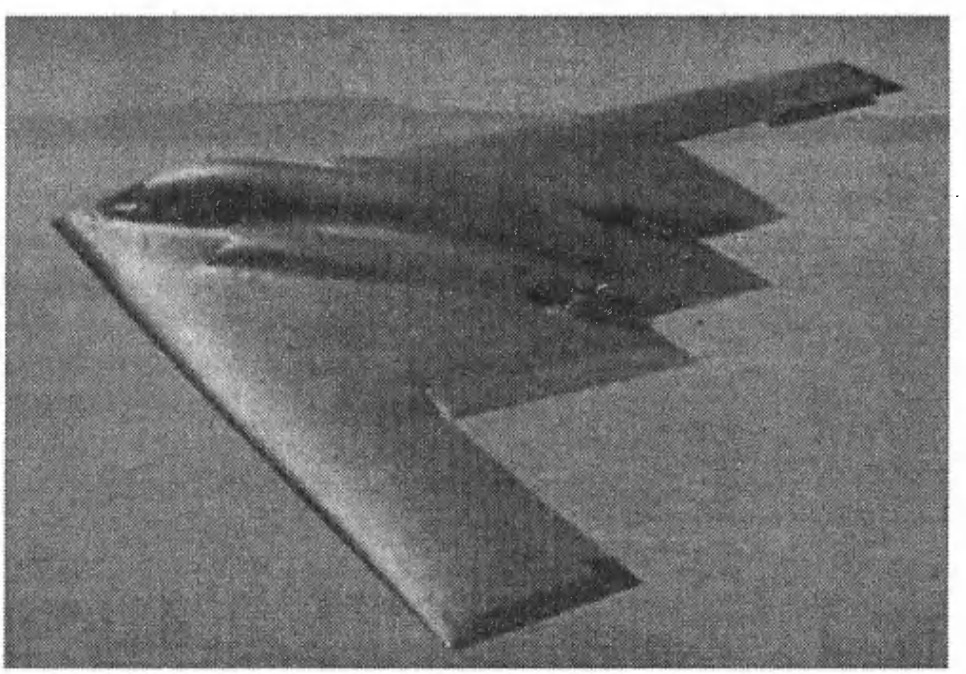
De ce sunt OZN-urile luminoase

Majoritatea relatărilor despre apariţiile OZN pe timp de noapte fac frecvente referiri la **luminozitatea obiectelor necunoscute, ce se deplasează cu o viteză foarte mare**. Principalele teorii care sunt creditate cu şanse de reuşită în explicarea modului de propulsie al discurilor volante, conform datelor ştiinţifice actuale, sunt *efectul Searle*, produs de rotirea unui disc metalic cu o viteză foarte mare, ce pierde din greutatea proprie şi se ridică în aer şi *efectul Biefeld-Brown* de respingere electrostatică. În cazul *efectului Brown*, tensiunile utilizate sunt de peste 50 kV, iar în momentul în care sunt aplicate acelor plăci, care se comportă asemenea unui capacitor, un impuls le îndepărtează de suprafaţa Pământului. Respectivul impuls se datorează atât forţei de atragere a plăcii pozitive, cât şi a celei de respingere a plăcii negative. **Dacă potenţialul electric este suficient de ridicat, poate avea loc chiar formarea de plasmă (nori de gaze ionizate).**

În cazul *efectului Searle*, se crede că "electronii liberi" sunt aruncați centrifugal către exterior, creând potențialul necesar ridicării în aer. În acest sens, pot fi considerate semnificative detaliile tehnice care specifică faptul că, în construcția dispozitivelor *Foo-Fighters,* **au fost utilizate clistroane**, fapt care ne poate da un indiciu referitor la modul de creare a unui câmp levitațional local. După cum se știe, clistroanele și magnetroanele sunt utilizate în cuptoarele cu microunde pentru a genera local un câmp intens și focalizat de microunde, la care sunt supuse alimentele. Tocmai această utilizare indică faptul că o aplicație similară, în cazul unei anumite suprafețe și la o anumită frecvență, poate excita aerul înconjurător într-o măsură suficient de mare **pentru a genera plasmă**.

Bombardierul "invizibil" B-2 – fără combustibil !...

Într-un articol apărut în **1993**, cercetătorul LaViolette a făcut referiri la sistemul de propulsie antigravitațională al bombardierului "invizibil" B-2, bazat pe cunoștințe profunde din domeniul electrogravitic, al proiectului aeronavei și al materialelor utilizate pentru construirea sa. Concluzia la care a ajuns LaViolette a fost aceea că: "*liniile aeriene comerciale ar putea beneficia din plin de beneficiile acestei tehnologii, care nu numai că* ***ar reduce consumul de combustibil,*** *dar* ***ar permite și creșterea vitezei de zbor,*** *reducând considerabil durata deplasării.*"



Bombardierul „invizibil" B-2 în zbor

Se pare că **ultrasecreta aeronavă utilizează o metodă sofisticată fundamentată pe principiile antigravitației descrise pentru prima oară de Townsend Brown**. Afirmația a fost susținută și de revista *"The Aviation Week and Space Technology"*, în **martie 1992**, în momentul în care a arătat că jetul de propulsie al bombardierului este puternic încărcat electrostatic. Informația a parvenit de la un mic grup de cercetători, care au fost implicați, de-a lungul timpului, în realizarea proiectelor negre și care au sugerat că **B-2 utilizează o tehnologie antigravitațională**. Acest aspect a fost prezentat public în **1990** și de Bob Oechsler, specialist NASA. Toate aceste argumente susțin ideea generală, conform căreia **au fost realizate progrese majore în domeniul propulsiei antigravitaționale**, care sunt introduse treptat în construcția aeronavelor de înaltă tehnologie.

"OZN-urile au origine terestră și extraterestră"

În **mai 2001**, organizația *Disclosure Project* a susținut o conferință de presă în cadrul National Press Club din Washington DC, la care au participat peste 20 de martori, foști angajați ai armatei, marinei și aviației americane, membri ai mai multor servicii de informații, printre care CIA și NRO și lucrători din industrie, care au făcut cunoscute aspecte legate de realizările din domeniul antigravitației. De asemenea, ei au oferit un rezumat pentru jurnaliști și parlamentari, precum și o carte care cuprindea declarații ale aproximativ 70 de martori. Majoritatea s-au referit la faptul că **fenomenul OZN este strâns legat de proiectele secrete din domeniul antigravitației, tehnologiei ce valorifică energia punctului zero, precum și de studiere a astronavelor extraterestre în cadrul proiectelor negre.**

Un fost membru al aviației militare, **Dan Morris**, a fost implicat în proiecte legate de studiul navelor extraterestre. Conform celor declarate de el, după retragerea sa din cadrul Forțelor Aeriene, a fost recrutat de ultrasecreta *National Reconnaissance Organization (NRO)*, unde a continuat să desfășoare operațiuni legate de colaborarea cu extratereștrii și unde **a ajuns la nivelul 38 de securitate, nivel pe care nici un președinte al SUA nu l-a atins vreodată**. Morris a arătat că: *"**OZN-urile au origine atât extraterestră, cât și terestră.** Ei bine, **cei care construiesc OZN-urile veghează permanent**, iar Townsend Brown a fost unul dintre cei care au continuat cercetările germanilor. Problema era că a trebuit să facem ca toate cercetările lui din domeniul propulsiei electromagnetice antigravitaționale să rămână secrete."*

În finalul depoziției sale, Dan Morris a descris un tip de dispozitiv ce funcționează pe baza energiei punctului zero: ***"Ei bine, dacă intrați în posesia unui astfel de dispozitiv de circa 40 cm lungime, 25 cm lățime și***

20 cm înălțime, nu veți mai avea nevoie vreodată să vă conectați la o companie de electricitate. Aceste dispozitive nu utilizează combustibil, nu poluează, nu se epuizează și nu au elemente mobile. Tot ceea ce se mișcă sunt electronii din câmpul electric și gravitațional."

"Dr. B.", care nu și-a dezvăluit numele real, deoarece lucra încă în domeniu, este un om de știință ce și-a desfășurat întreaga activitate în cadrul proiectelor ultrasecrete. De-a lungul anilor a fost implicat în proiecte diverse, din domeniile antigravitației, războiului chimic, secretizării comunicațiilor, sistemelor laser de mare putere și tehnologiei impulsului electromagnetic: *"Antigravitația. Practic, obișnuiam să merg la Hughes în Malibu, unde exista o bază bine dotată. Existau mari proiecte din domeniul antigravitației. Obișnuiam să le țin discursuri și să le dau idei, deoarece ei îmi furnizau echipamentul de care aveam nevoie. Dar opinia publică din America nu a auzit niciodată de așa ceva...Discul volant are un mic reactor cu plutoniu, care furnizează electricitatea necesară încărcării plăcilor antigravitaționale.* ***Deja s-a atins un nivel superior al propulsiei,*** *care a fost denumit câmp virtual și care se bazează pe undele hidrodinamice..."*

"Din anii '50, americanii au fabricat 30 de farfurii zburătoare"

Căpitanul Bill Uhouse a lucrat timp de 10 ani ca pilot în cadrul Marinei Militare și 4 ani ca angajat civil al Forțelor Aeriene la compania Wright-Patterson AFB, unde a realizat testarea aeronavelor experimentale. În următorii 30 ani, el a lucrat pentru diferiți producători de tehnică militară, la realizarea sistemelor de propulsie antigravitațională. **A efectuat teste pe navele experimentale, inițial în simulatoare, iar mai apoi cu discuri volante reale:** *"Nu cred că simulatoarele de zbor pentru discurile volante să fi fost realizate înainte de anii '60, deoarece* ***primul simulator a fost dat în funcțiune abia în 1958****. Simulatorul pe care îl utilizam era pentru o navă extraterestră cu diametrul de 30 metri, care s-a prăbușit în Kingman, Arizona, în 1952 sau 1953...Utilizam 6 capacitori mari, fiecare din ei putând fi încărcat cu un milion de volți, în total ajungându-se la* ***6 milioane de volți...Nu existau nici un fel de ferestre.*** *Imaginile le obțineam cu camerele video...****În ultimii 40 ani au fost construite circa 20-30 de astfel de discuri volante, de diferite mărimi."***

"A.H.", oficial al companiei Boeing Aerospace, este persoana care a reușit să obțină informații importante referitoare la studiul OZN, din surse guvernamentale, militare și ale companiilor civile. Prin poziția pe care a avut-o, el și-a creat legături cu unii membri ai NSA, CIA, NASA,

JPL, ONI, NRO, Area 51, Air Force, Northrup şi Boeing: *"Majoritatea aeronavelor secrete au la bază propulsia electrogravitațională, iar* ***în prezent experiența noastră este considerabilă.*** *Este posibil ca peste 15 ani să avem autovehicule propulsate cu acest tip de tehnologie. Toate acestea se realizează în prezent* ***în Area 51 şi în Utah...****"*

Lt.col. Williams a intrat în Forțele Aeriene în 1964 şi a luptat în Vietnam ca pilot pe helicopterele de salvare. Deoarece avea o diplomă de inginer electrotehnist a fost însărcinat cu realizarea tuturor proiectelor supervizate de Comandamentul Aviației Militare. Pe timpul serviciului militar a aflat de **existența unui complex secret în cadrul bazei aeriene din Norton, California,** de care nimeni altcineva nu ştia absolut nimic: *"Era un complex la Baza Norton a Forțelor Aeriene, despre care nici măcar comandantul escadrilei nu ştia la ce se foloseşte. În acea perioadă au circulat zvonuri printre piloți cum că* ***acolo era păstrat un OZN.****"* Afirmațiile sale au fost confirmate ulterior de căpitanul Uhouse.

"OZN-urile americane depăşesc viteza luminii"

Mark McCandlish, grafician de marcă din domeniul aerospațial, a lucrat pentru cele mai importante companii aviatice din Statele Unite. Un fost coleg de studii a avut acces **în complexul de la baza aeriană Norton**, unde a observat **vehicule funcționale construite după tehnologie presupus extraterestră**. El a declarat nu numai că **SUA** dețin dispozitive de propulsie antigravitațională, dar şi că **le dețin de foarte mult timp** şi că au fost realizate după studierea unor vehicule extraterestre capturate în ultimii 50 ani. Un prieten apropiat, Brad Sorensen, i-a spus că a avut ocazia să observe **câteva discuri volante într-un hangar**, cu prilejul unei demonstrații aeriene organizate la baza aeriană din Norton, în **noiembrie 1988**: *"Erau trei discuri volante ce pluteau deasupra podelei, ce nu erau suspendate de tavan cu cabluri şi nu aveau tren de aterizare dedesubt. El a precizat că nava cea mai mică avea o formă asemănătoare cu a unui clopot. Erau toate identice ca formă şi proporții, singura diferență fiind cea de mărime. Era o prezentare video, în care cel mai mic dintre vehicule era* ***amplasat în deşert, probabil în Area 51. După ce discul a făcut trei salturi mici, a accelerat şi a ieşit rapid din câmpul vizual, totul întâmplându-se în doar câteva secunde – fără nici un sunet, fără zgomot sonic.****"*

Ei bine, respectiva navă a fost denumită *Vehicul Reprodus după Model Extraterestru*, dar mai avea şi porecla de *Flux Liner*. Respectivul sistem de propulsie antigravitațională şi discul volant care îl încorpora era unul din cele trei prezente în hangarul de la baza aeriană Norton. Sistemul

său video era similar din punct de vedere tehnologic cu cel al elicopterelor Apache: pilotul are un ecran în fața căștii, care îi oferă o vedere panoramică... De ce nu există geamuri? Probabil datorită tensiunii electrice extrem de înalte care este utilizată de acest sistem. Brad Sorensen a precizat că "*un general a afirmat că* ***respectivele vehicule sunt capabile să atingă viteza luminii și chiar să o depășească.***"

Indiferent însă de senzaționalul acestor mărturii, acestea nu demonstrează, prin ele însele, existența unui program guvernamental secret ce a dezvoltat cu succes tehnologii din domeniul antigravitației. Doar o demonstrație efectuată de un disc volant antigravitațional, însoțită de documentația tehnică corespunzătoare, poate constitui o dovadă suficient de elocventă. În orice caz, coroborarea informațiilor furnizate de cercetători independenți, precum Nick Cook, poate furniza elemente suficient de puternice pentru a trage anumite concluzii.

"Vânătoarea Punctului Zero" – o carte interzisă în SUA

Deși **această carte relativ recentă (august 2001) nu este disponibilă în SUA**, ea **conține informații importante**, care demonstrează eforturile și succesele obținute pe plan mondial în domeniul antigravitației. Autorul său, **Nick Cook**, care în ultimii 15 ani a fost editor și consultant în domeniul aeronautic pentru *"Jane's Defense Weekly"*, a strâns informații pentru această carte în ultimii 10 ani. Acestea se referă atât la documente aflate în diferite arhive referitoare la cercetările efectuate de Germania nazistă în domeniul tehnologiei antigravitaționale, cât și la interviuri cu înalți responsabili ai NASA și ai Pentagon-ului.

El a arătat că **America a găsit "cheia" antigravitației** și a introdus o secretizare de cel mai înalt nivel pentru toate materialele din acest domeniu. **Datorită legăturii indisolubile ce există între antigravitație și tehologiile punctului zero, capabile să ofere întregii umanități energie în cantități nelimitate și un viitor fără poluare, a fost interzisă orice referire publică la această *"imensă amenințare economică"*.** Descoperirile lui Cook confirmă integral afirmațiile făcute de martorii *Proiectului Divulgarea.*

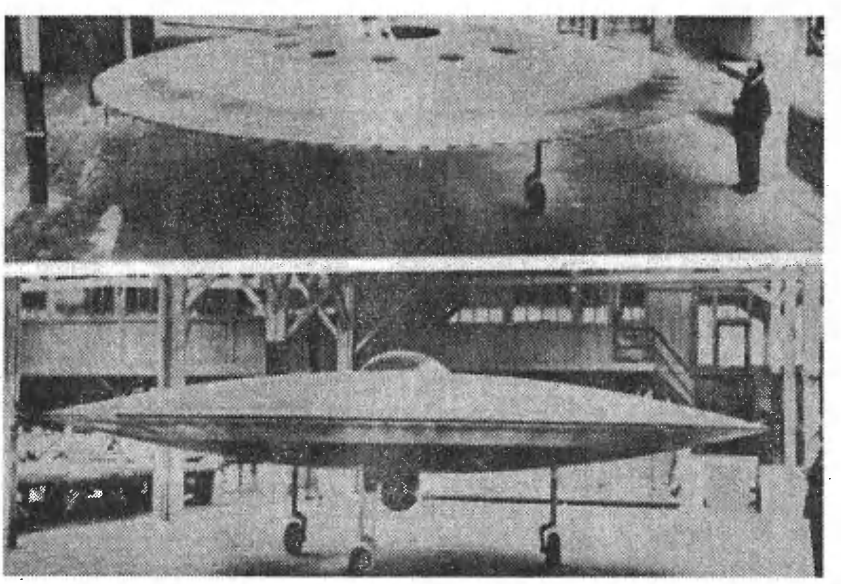
Antigravitația – un domeniu cenzurat din anii '50

Demonstrații prin care s-a pus în evidență fenomenul antigravitației au fost efectuate de cercetători din întreaga lume. Dintre cele mai semnificative rezultate obținute pot fi amintite experimentele profesorului brazilian Fran De Aquino, precum și o serie de dispozitive, precum discul electrogravitic Searl, ecranul gravitațional Podkletnov, realizat în cadrul

Proiectului *Greenglow*, propulsia cu ajutorul câmpului kineto-baric Zinsser şi experimentele legate de câmpul de presiune Woodward, realizate cu materiale piezoelectrice. Toate acestea au fost descrise detaliat de Greer şi Loder.

Theodore C. Loder de la *Institutul pentru Studierea Pământului, Oceanelor şi Spaţiului* de pe lângă Universitatea din New Hampshire remarca faptul că, **începând cu anii '50, informaţiile referitoare la cercetările realizate de diferiţi oameni de ştiinţă în domeniul antigravitaţiei au început să dispară.** Acesta este şi motivul pentru care, deşi Townsend Brown a făcut publice o parte din descoperirile sale cu peste jumătate de secol în urmă, o serie de alţi cercetători au început abia recent să reia experimentele sale, pe care le fac publice în revistele de specialitate sau pe WWWeb. Interesant este totuşi că Davenport a publicat rezultatele muncii sale încă din 1955, confirmând pas cu pas descoperirile lui T.Brown.

Într-o perioadă mai recentă, firma *Transdimensional Technologies* din SUA şi *Laboratoarele J.L.Naudin* din Franţa au făcut publice pe Internet o serie de diagrame, imagini video şi date tehnice ale unei versiuni proprii a unui vehicul antigravitaţional, realizat pe baza studiilor lui Brown. Este o realitate tristă să constatăm că un întreg domeniu de cercetare este dezvăluit abia acum opiniei publice, deşi **primele descoperiri au fost făcute cu peste 50 ani în urmă.**



Aerodina franceză realizată Réné Couzinet în 1955
avea 8 metri diametru şi era propulsată cu trei motoare de 135 CP
şi un motor cu reacţie amplasat dedesub

Tehnologiile poluante – stimulate, tehnologiile curate – cenzurate !

Cercetările din domeniul antigravitației şi a energiei punctului zero şi aplicațiile derivate încep să fie discutate abia acum în mod deschis şi serios în cadrul comunității ştiințifice internaționale. Aceasta va conduce inevitabil la reconsiderarea tuturor teoriilor conexe, aşa încât informațiile din acest "nou" domeniu să fie integrate în cadrul general de cunoştințe. **Se presupune că aplicațiile vor conduce la progrese uimitoare în tehnologia transporturilor, atât pe Terra, cât şi în spațiul cosmic.**

Implicațiile se referă, în principal, la faptul că, **în prezent, există potențialul explorării întregului sistem solar** şi că toate acestea se pot realiza pe parcursul secolului XXI. Mai înseamnă însă şi că **întreaga tehnologie ce a caracterizat epoca rachetelor**, şi care se mai utilizează încă pe scară largă în cadrul programelor spațiale, **va fi înlăturată definitiv. Sursa de energie liberă cunoscută sub denumirea de *energia punctului zero* este o sursă absolut nepoluantă**, ce are potențialul de a elimina complet şi definitiv consumul de combustibili fosili şi nucleari pe această planetă. De asemenea, ea poate furniza toată energia necesară în zborurile de lungă durată; astfel, sursele obişnuite, celulele solare sau pilele elèctrice, atât de utilizate pentru echiparea navelor spațiale actuale, ar putea fi complet înlocuite de aceste noi tehnologii.

Analiza tendințelor existente în domeniul cercetării din domeniul antigravitației în ultima jumătate de secol şi a informațiilor furnizate de numeroşi martori relevă aspecte pozitive, dar şi negative. Aspectele pozitive se referă la faptul că, **în prezent, sunt deja elaborate tezele de bază ale antigravitației** şi că, în cadrul proiectelor secrete, **au fost realizate astronave care funcționează pe aceste principii**. Aspectele negative se referă la faptul că **toate aceste tehnologii au fost perfecționate în ultimele decenii pe cheltuiala cetățenilor**, care au fost privați de imensele binefaceri pe care aplicațiile acestora le-ar fi adus în viața cotidiană; iar **în tot acest timp, politica oficială a susținut proliferarea unor tehnologii complet ineficiente, poluante şi distructive,** ce au adus prejudicii imense mediului înconjurător.

Aceste afirmații au fost întărite de **Ben Rich**, ex-director al *Lockheed Skunkworks*, care a declarat unui mic grup de prieteni, cu puțin înainte de moartea sa: ***"Noi avem deja mijloacele de a călători printre stele, dar aceste tehnologii sunt blocate în cadrul proiectelor negre şi ar fi o minune dumnezeiască să fie vreodată folosite în beneficiul umanității... Tot ce v-ați putea imagina, noi ştim deja cum să le realizăm."*** Impresionante cuvinte rostite de un om care a lucrat la cel mai înalt nivel şi a fost

în contact permanent cu proiectele secrete! Deoarece, realitatea existenței acestor tehnologii ascunse începe să fie cunoscută și acceptată de publicul larg, este previzibil că vor exista puternice proteste din partea oamenilor de știință pentru utilizarea acestor aplicații în realizarea proiectelor spațiale americane. Tocmai de aceea, se poate presupune că vor exista schimbări profunde ale modului în care NASA își va duce la îndeplinire proiectele, deși modificările sunt greu de anticipat.

Dar, în prezent, nu are de suferit numai explorarea spațiului, ci chiar mediul înconjurător al întregii planete, astfel încât **este deplin justificat și un protest public din partea tuturor cetățenilor responsabili ai Terrei, prin care să se ceară introducerea în producție de serie a acestor tehnologii,** capabile să elimine radical și definitiv spinoasele probleme ale încălzirii globale și ale poluării mediului ambiant, care ne amenință permanent modul de viață. Toate aceste remarcabile tehnologii nu trebuie să aibă implicații doar în domeniul călătoriilor spațiale, ci **se impun ca soluții vitale și la nivelul transportului terestru și a producției de energie**. După cum remarca Halton Arp: *"Cu siguranță nu am ajuns la sfârșitul științei. Cel mai probabil* ***suntem abia la început!"***

John Searl și discurile sale volante

Într-un discurs rostit de John Searl în data de **5 decembrie 1990**, acesta a susținut că **el putea realiza fenomene de antigravitație și generare de energie liberă prin utilizarea de magneți speciali**, pe care le-a concretizat sub forma prototipului unui disc volant. Conform propriilor afirmații, acesta era compus dintr-un magnet-bară special și câțiva magneți cilindrici cu proprietăți neobișnuite. Din păcate, el nu a putut face nici o demonstrație în SUA, deoarece vameșii britanici l-au împiedicat să scoată din Anglia magneții respectivi.

Conform lui Searl, mulți oameni au văzut discurile sale volante. Anders Heerfordt a încercat să găsească câțiva martori la demonstrațiile lui Searl, dar a întâmpinat greutăți. Unul din cei amintiți de John a fost Gunnar Sandberg, profesor la Universitatea Sussex, care a declarat că a văzut demonstrația efectuată de Searl cu setul de magneți, dar a menționat că nu a constatat efecte neobișnuite.

Discurile antigravitaționale Townsend Brown

Un fapt mai puțin cunoscut este că **profesorul Nipher** a descoperit, încă din anul **1917**, că greutatea substanțelor poate fi redusă prin aplicarea de sarcini electrostatice. De asemenea, **dr. Charles Brush** a arătat, într-o serie de expuneri ținute în **1922** la Societatea Filosofică Americană,

că **greutatea nu este proporțională cu masa, ci depinde de structura atomică a substanțelor.** De exemplu, el a descoperit că greutatea bismutului scade mai repede decât cea a zincului sau aluminiului, pentru o anumită masă şi un anumit volum, ceea ce vine în contradicție cu legea newtoniană a gravitației, care se mai predă chiar şi astăzi în şcoli! Se pune din nou întrebarea: de ce toate aceste experimente au fost ignorate? De ce comunitatea ştiințifică nu a avut nimic de zis despre experimentele realizate de Townsend Brown, Brush şi Nipher?

Interesant este faptul că, **la începutul anilor '60, existau circa 19 brevete bazate pe efectul Biefeld-Brown, ce prezentau diferite aplicații ale acestuia.** Se pare că denumirea efectului a fost stabilită de cineva care a întocmit un referat despre acest subiect şi, dacă nu ar fi existat un interes general pentru cercetările efectuate de Townsend Brown, acestea ar fi rămas necunoscute şi în prezent! La ora actuală, se consideră că mişcarea condensatorului încărcat electric a fost observată şi studiată pentru prima dată de fizicianul şi astronomul **dr. Paul Alfred Biefeld**, de la Universitatea Denison din Granville, Ohio, înainte de **1923**. În orice caz, arhiva universității unde a lucrat acesta nu păstrează nimic referitor la această descoperire, iar dr. Lawrence Biefeld, fiul profesorului, nu-şi aminteşte ca tatăl său să fi descoperit un asemenea efect. Pe de altă parte, Bradford Shank, asociatul lui Townsend Brown, a precizat că **dr. Biefeld a studiat doar la început efectul respectiv, după care l-a încredințat spre cercetare lui Brown,** astfel încât, deşi efectul a fost sesizat de dr. Biefeld, **cea mai mare parte a activității de cercetare şi toate aplicațiile practice au fost realizate de Brown pe durata a circa 30 ani, toate cheltuielile fiind suportate de el.**

Istoricul descoperirii arată că, între 1919 şi 1925, Brown a lucrat ca asistent în laboratoarele unde se realizau experimente cu curenți de ***înaltă tensiune*** şi ***înaltă frecvență*** şi unde se atingeau în mod frecvent milioane de volți la 750 kHz! **Totul a început de la un nou tip de condensator care a intrat în teste.** După suspendare, în momentul alimentării, condensatorul s-a apropiat de pământ, ca şi cum i-ar fi crescut greutatea. La schimbarea polarității a apărut inițial **un zumzet**, însoțit de o puternică **lumină verde şi portocalie**, după care s-a auzit o detunătură, urmată de o răsucire violentă ce l-a făcut bucăți.

După 1923, Brown a cheltuit aproape 250.000 dolari pentru realizarea de experimente şi pentru cercetarea ciudatului fenomen electric cunoscut sub numele de *efectul Biefeld-Brown*. Din păcate, literatura de specialitate cuprinde **puține lucrări** referitoare la acest subiect, aspectul datorându-se şi lipsei de disponibilitate a lui Brown de a face cunoscute rezultatele testelor. Deoarece, tendința de mişcare a condensatorului încăr-

cat cu tensiune alternativă a fost sesizată în special la capacitoarele încărcate după o descărcare anterioară completă, dar a fost pusă pe seama rezonanței cu curenții de alimentare de 60 de herți, nimeni din cei care au asistat inițial la teste nu a investigat ulterior fenomenul respectiv. Aceasta a fost prima manifestare a efectului Biefeld- Brown, ce se referă la proprietatea unui condensator electric de a se deplasa în direcția plăcii încărcate pozitiv, în momentul în care acestuia i se aplică o tensiune. Efectul a fost remarcat pentru prima dată abia atunci când plăcile condensatorului au fost încărcate cu tensiune continuă, dar se manifestă şi în cazul aplicării tensiunii alternative.

Marele Secret – vechi din 1928...

Investigatori independenți ai domeniului antigravitației sunt de părere că **Townsend Brown a realizat un prototip al unui disc volant încă din 1928**, ce funcționa pe baza efectului ce-i poartă numele şi care descrie comportamentul unui condensator încărcat electric, plasat în câmp magnetic. Se pare, însă, că **era vorba şi de un generator de energie liberă**. De asemenea, există unele opinii conform cărora **național-socialiştii germani au studiat şi pus în practică teoria lui Brown, făcând operaționale primele discuri volante către sfârşitul celui de-al doilea război mondial. O carte referitoare la acest subiect a fost publicată în Germania în trei ediții, dar în SUA nu a ajuns nici un exemplar.**

Unul din cercetătorii care au studiat activitatea desfăşurată de Townsend Brown a fost Arlin C. Hauser, proiectant şi constructor din domeniul mecanicii fine, din Pasadena, ce a reuşit să intre în posesia unei monografii intitulate *"O explicație simplă a aplicației efectului Biefeld-Brown ca soluție a problemei navigației spațiale"*. Monografia a fost publicată de dr. Mason Rose, preşedinte al Universității pentru Cercetări Sociale din Los Angeles, dar a fost scrisă de fizicianul Bradford Shank, inginer constructor din domeniul construcției de avioane.

Iată însă ce preciza revista *"CRITIQUE": "Dr. Mason Rose, de la Universitatea pentru Cercetări Sociale, a publicat un document în care descria descoperirile făcute de dr. Paul Alfred Biefeld, astronom şi fizician al Institutului pentru Studii Avansate din California şi de asistentul său, Townsend Brown. În 1923, Biefeld a descoperit că un condensator puternic încărcat electric tinde către polul pozitiv atunci când este plasat într-un câmp gravitațional. El l-a însărcinat pe Brown cu studiul acestui efect în cadrul unui proiect de cercetare. O serie de experimente i-au arătat lui Brown că forma optimă pentru un condensator propulsat pe bază de câmp este cea a unui disc prevăzut cu un dom central. În 1926, T.Brown a*

publicat o lucrare în care descria principalele caracteristici şi detaliile constructive ale unui astfel de disc volant..."

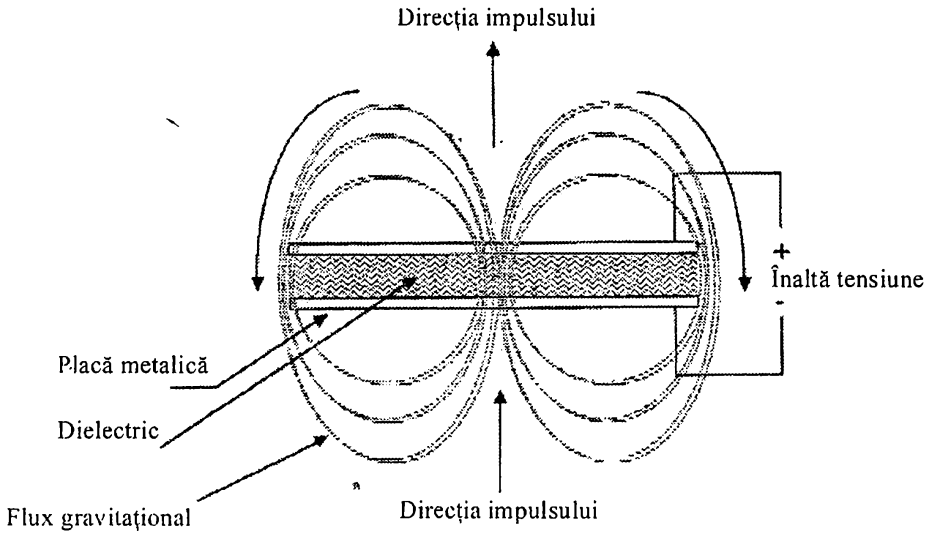
Conform lui Gaston Burridge, Thomas Townsend Brown a reuşit să propulseze discurile sale cu diametre de până la 75cm, realizate după un proiect special. Mai mult chiar, **el a reuşit să le facă să zboare în aer liber**, singurul sunet pe care l-au scos în timpul demonstraţiilor fiind **doar un uşor bâzâit**. Pe întuneric, discurile **emanau o lumină ciudată**, ce evidenţia natura puterii lor motrice, care era un anumit tip de electricitate.

Mulţi ingineri şi oameni de ştiinţă au asistat la incredibilele demonstraţii, dar majoritatea au considerat că propulsia are la bază aşa-zisul "vânt electric", nicidecum noul principiu descoperit de BROWN. Unul din ingineri a afirmat chiar că *"întregul experiment este atât de şocant, încât nici măcar nu mai trebuie amintit"*, în timp ce altul a apreciat, fără a aduce nici un argument, că *"eficienţa dispozitivului este de doar o zecime"*. Majoritatea a condamnat lipsa fundamentului teoretic corespunzător, uitând că o ecuaţie este complet inutilă în lipsa aplicaţiei care să o transpună în practică.

Este semnificativ faptul că **Brown a fost invitat ulterior de guvernul francez şi de *Air-France* pentru a realiza o serie de teste în condiţii de vid**. Cu respectiva ocazie, ipoteza conform căreia propulsia s-ar fi realizat pe baza "vântului electric" a fost infirmată fără drept de apel. Din păcate, **toate rezultatele obţinute au fost clasificate ca secrete de stat şi nu au mai fost date niciodată publicităţii**. Dar ce înseamnă cu adevărat invenţia lui BROWN? ***Un alt mod de realizare a zborurilor de mare viteză, nu numai în atmosferă, ci şi în spaţiul cosmic!*** Cum o putem compara cu primitiva forţă motrice a motoarelor rachetelor şi a celor cu reacţie de astăzi? Evident, metoda lui Brown prezintă categorice "proprietăţi antigravitaţionale", pe care rachetele şi avioanele cu reacţie clasice nu le au.

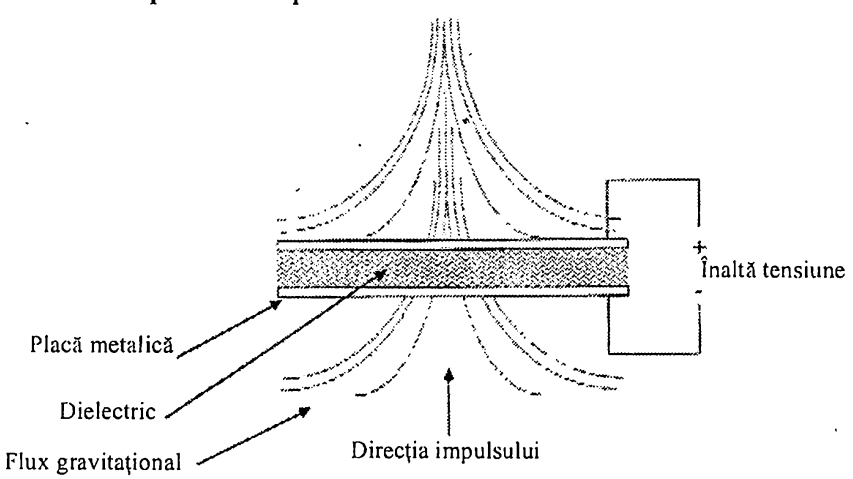
Impulsul ElectroGravitic şi Forţa Universală

Dovezile arată că **întregul Univers**, de la cele mai mari sisteme stelare şi planetare, până la nivel atomic, **funcţionează pe baza a trei forţe: electricitate, magnetism şi gravitaţie. Aceste trei forţe pot acţiona complet separat, sau pot constitui trei aspecte ale unei singure forţe, o forţă universală ce nu a fost încă descoperită.** Referitor la acest aspect, trebuie remarcată existenţa unei relaţii între electricitate şi magnetism, ce poate fi evidenţiată practic de o banală bobină! În mod similar, este foarte posibil ca prin efectul Biefeld-Brown să se intervină în relaţia dintre electricitate şi gravitaţie, prin intermediul unui simplu condensator!



Configurația câmpului discurilor volante T.T. Brown
conform teoriei electrogravitice

Dacă fiecare dintre aceste trei forțe este tratată separat, există puține aplicații practice care să le valorifice, dar **dacă se realizează combinații de cel puțin două, valoarea practică a acestora crește.** Din păcate, cu excepția cercetătorilor ce au studiat efectul Biefeld-Brown, nu s-au realizat progrese în studiul relației dintre electricitate și gravitație. Mai mult chiar, **majoritatea oamenilor de știință din zilele noastre admit doar existența unei slabe legături între electricitate și gravitație, fără nici o posibilitate de valorificare practică a acesteia!** Brown a trebuit să-și păstreze încrederea în descoperirea făcută și să găsească soluția cea mai bună de transpunere în practică.



Configurația câmpului discurilor volante T.T.Brown
cu vortex hidrodinamic modificat

După toate aparențele, **efectul Biefeld-Brown este singura metodă electrică de influențare a câmpului gravitațional**. Unul din misterele acestui efect este **"diminuarea" sa în timp**: după o perioadă, discurile nu mai oscilează cu aceeaşi amplitudine, chiar dacă sunt încărcate cu aceeaşi sarcină electrică; dacă se descarcă însă complet, mărimea oscilațiilor revine la valoarea inițială. Intensitatea cu care se manifestă efectul Biefeld-BROWN este determinată de **cinci factori**, pentru care trebuie aleasă valoarea optimă. Cu alte cuvinte, trebuie făcut un compromis, ce permite, însă, alegerea unei anumite combinații dintr-o multitudine de factori care trebuiesc avuți în vedere la construcția unui disc volant. Principalii factori ce determină efectul electrogravitic sunt:

1. apropierea plăcilor

Primul factor ce influențează intensitatea efectului este dat de distanța dintre plăcile condensatorului: dacă valorile tensiunii aplicate sunt ridicate, atunci plăcile vor trebui să fie plasate la o distanță mai mare una de alta decât pentru valori mai mici ale tensiunii, în condițiile păstrării dielectricului. De asemenea, un condensator se încarcă mai rapid cu tensiuni mai ridicate. Oricum, **efectul este cu atât mai puternic, cu cât plăcile sunt mai apropiate.**

2. constanta dielectricului

Al doilea factor constă în capacitatea materialului ales ca dielectric de a înmagazina energie electrică. Există o gamă largă de dielectrici, precum: sticla, mica, hârtia, cauciucul, bachelita, aerul, ceramica şi diverse tipuri de plastic. De altfel, dielectric poate fi orice material izolator capabil să înmagazineze energie electrică. Unii dielectrici sunt capabili să înmagazineze o mare cantitate de energie, dar acest proces trebuie realizat într-un anumit interval de timp, altfel are loc procesul de străpungere. Alții, precum sticla, pot fi încărcați şi descărcați de mii de ori pe secundă, cu tensiuni înalte. Coeficientul ce reprezintă proprietățile specifice ale dielectricului a fost notat cu k, **efectul Biefeld-Brown fiind cu atât mai puternic, cu cât k este mai mare.**

3. mărimea suprafeței plăcilor

Al treilea factor ce determină intensitatea efectului electrogravitic îl constituie aria suprafeței plăcilor, fenomenul fiind **cu atât mai pronunțat cu cât aria acestora este mai mare**.

4. tensiunea

Cel de-al patrulea factor este legat de valoarea tensiunii care încarcă cu sarcini electrice plăcile condensatorului: **cu cât tensiunea este mai ridicată, cu atât efectul antigravitațional este mai puternic.** Desigur, tensiunea nu trebuie să depăşească o valoare-limită, peste care are loc stră-

pungerea dielectricului. Este interesant că un dielectric lichid poate fi mai rezistent la străpungere decât un dielectric solid, fapt care explică utilizarea în practică a capacitorilor cu ulei.

5. *masa dielectricului*

Al cincilea factor este masa dielectricului, **efectul electrogravitic fiind mai puternic pentru mase mari ale dielectricului**.

Toate aceste aspecte sunt importante, deoarece, **prin simpla schimbare a polarității sarcinilor, se poate realiza şi controlul direcției de deplasare a astronavei.** De vreme ce un cerc cuprinde un mare număr de unități de suprafață pentru o dimensiune dată, este evident că **un vehicul în formă de disc poate utiliza acest tip de energie cu cea mai mare eficiență**, utilizând încărcări electrice diferențiale. Conform rezultatelor unor experimente date publicității, energia de alimentare a unor modele testate în California a fost de circa 50 W, mai mică, deci, decât cea necesară pentru un bec electric; greutatea acestora era de 1.200 grame, iar eficiența propulsiei de circa 2%.

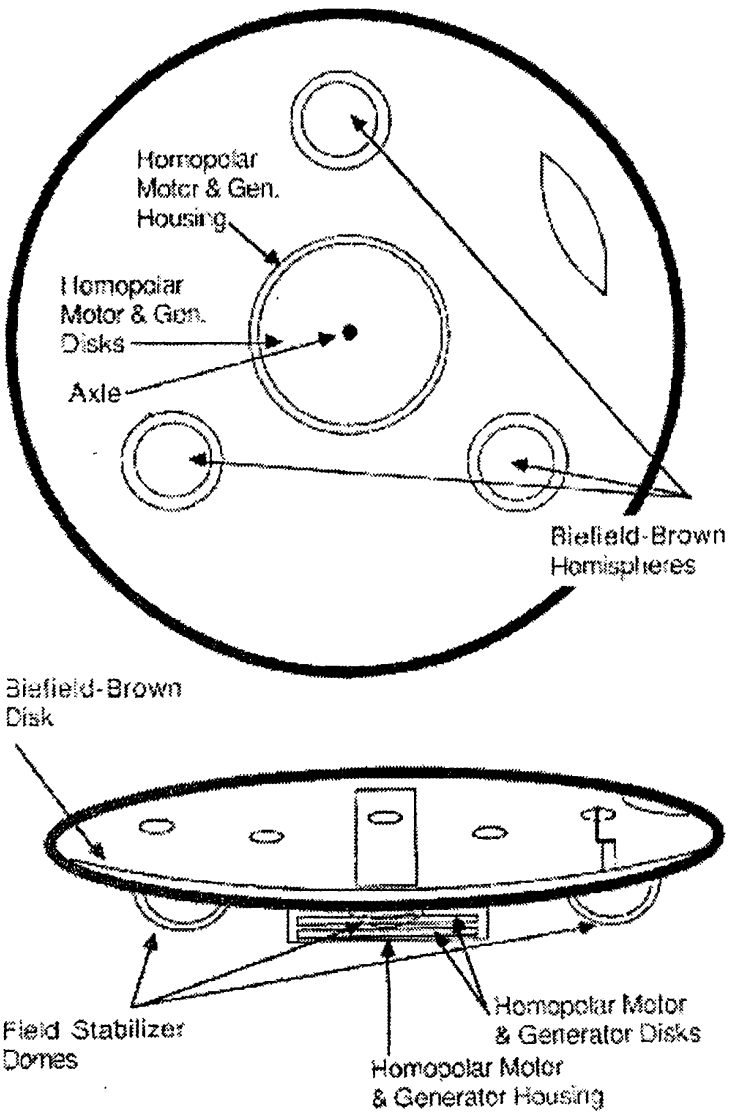
Alte tipuri de propulsie, de genul sistemului de propulsie ce utilizează câmpul magnetic terestru au un fundament teoretic, dar problema aplicabilității poate fi rezolvată doar odată cu dezvoltarea tehnologică. Astfel, cu toate că principiile de funcționare ale *Astronavei Capacitive Rotative*, promovate de James E.Cox, de la *Space Drive Research Society* din Sacramento, se bazează în cea mai mare parte pe aplicații ale fizicii clasice, aceasta nu a depăşit niciodată faza conceptuală: *"Ceea ce nu este rezultatul principiilor convenționale poate constitui efecte electrogravitice similare celor descoperite de Townsend Brown. Din acest punct de vedere, impulsul electrogravitic survine doar în timpul procesului de încărcare şi în direcția plăcii pozitive."* În cazul *capacitorului rotativ* al ***dispozitivului Wimshurst***, încărcarea poate fi un proces continuu, datorită străpungerii dielectricului la anumite valori de prag. Posibilitatea de a obține un impuls suplimentar este extrem de interesantă şi trebuie investigată minuțios.

Propulsia ionică – rezultate maxime în spectrul portocaliu

Efectul Biefeld-Brown constă în manifestarea unui efect antigravitațional în momentul în care sarcina electrică pozitivă depăşeşte sarcina electrică negativă. Ştiința clasică tratează electricitatea, magnetismul şi antigravitația ca pe trei forțe distincte, deşi fiecare este dependentă de celelalte în producerea anumitor fenomene. Cu cât sunt mai apropiate plăcile unui condensator, cu atât efectul electrogravitic este mai pro-

nunțat. Cu cât este mai mare tensiunea aplicată plăcilor, cu atât va fi mai evident efectul urmărit. Cu cât este mai mare suprafața plăcilor capacitorului, cu atât va fi mai puternic efectul antigravitațional.

Un condensator capabil să se mişte, se va deplasa întotdeauna în direcția plăcii încărcate pozitiv. Avantajul remarcabil al unui astfel de capacitor este că **el este propulsat fără a avea părți în mişcare**. Un câmp antigravitațional cedează, însă, dacă intră în "distanța de împământare" a Terrei, care este egală cu cel puțin un sfert din diametrul câmpului respectiv. **În cazul propulsiei ionice, rezultatele cele mai bune se pot obține pentru frecvențe din spectrul portocaliu.**



Navă antigravitațională
cu motor Biefeld-Brown

Controlul gravitației este cel mai eficient la 120 de grade, iar sursele electrostatice precum generatoarele Van de Graff şi Wimshurst sunt indispensabile pentru cercetările din domeniul antigravitației. Dar iată ce se preciza în **solicitarea de brevet nr. 293465, din 13 iunie 1952, întocmită de Brown pentru metoda de propulsie electrostatică:**

"Invenția se referă la un aparat electrocinetic, în particular la o metodă şi la un dispozitiv de utilizare a potențialului electric pentru producerea forțelor necesare deplasării structurii în raport cu mediul înconjurător. ***Invenția are la bază un fenomen electrocinetic necunoscut, descoperit de mine...***

Până în prezent, aparatele electrocinetice au fost utilizate pentru a converti energia cinetică în energie mecanică şi mai apoi în forța necesară propulsiei. Cu excepția nesemnificativelor forțe de atracție şi respingere electrostatică, energia electrică nu a mai fost utilizată pentru producerea directă a forței şi mişcării.

Deoarece, conversia energiei dintr-o formă în alta este însoțită de pierderi datorate frecării, generării şi conducției căldurii, precum şi histerezisului şi de creştere a entropiei sistemului, este evident că ***eficiența cea mai bună se realizează prin conversia directă a energiei electrice în forță şi mişcare.*** *De altfel,* ***eliminarea convertoarelor intermediare duce la mari economii de cheltuieli, întreținere, greutate şi spațiu,*** *ultimele două fiind de importanță vitală în realizarea aeronavelor şi astronavelor.*

Scopul invenției mele este de a furniza un aparat pentru conversia directă a potențialului energiei electrice într-o forță mecanică pretabilă să producă o mişcare relativă între o structură şi mediul înconjurător. Un alt scop al invenției este de a furniza un nou aparat pentru conversia directă a potențialului electric direct în energie cinetică. De asemenea, ***invenția poate sta la baza unui vehicul propulsat cu ajutorul energiei electrostatice, fără a utiliza părți în mişcare.***

Intenția invenției mele este de a furniza un dispozitiv de producere a mişcării relative între o anumită structură şi mediul înconjurător, ce include o pereche de electrozi cu formă corespunzătoare, plasați în spațiu, separați de un mediu dielectric şi încărcați cu sarcini opuse...Deşi existența fenomenele descrise a fost confirmată prin repetarea experimentelor, principiile care stau la baza acestora nu sunt complet înțelese."

Electronii – forța (gratuită) de deplasare

Principalele dezavantaje ale vehiculelor actuale constau în faptul că piesele acestora sunt supuse tensiunilor mecanice, uzura fizică punându-şi amprenta asupra întregului ansamblu. Pentru eliminarea acestui dezavantaj major se poate porni de la studiul mişcării de rotație naturală a electronilor în atom: o matrice care cuprinde doi atomi, ai căror electroni se rotesc în sensuri opuse, nu manifestă în exterior nici o mişcare; **dacă, însă, se distorsionează orbitele electronilor, se creează o forță inerțială neechilibrată, ce generează o tendință de deplasare întregului ansamblu.** Forța astfel creată va fi cu atât mai mare cu cât numărul de electroni ai căror orbită a fost distorsionată este mai mare.

Conform datelor ştiințifice actuale, **tensiunea electricității atmosferice creşte odată cu distanța față de suprafața Pământului**. Astfel, dacă la altitudini mici se pot constata creşteri de 100 volți/metru, la mari altitudini (în ionosferă) creşterea poate fi de circa 1.000 volți/metru. În aceste condiții, deşi un vehicul discoidal propulsat pe baza efectului Biefeld-Brown, ce utilizează pentru ascensiune înalta tensiune, poate fi relativ subțire comparativ cu diametrul său, **acesta poate fi supus unor puternice diferențe de tensiune în straturile superioare ale atmosferei**.

Cea mai eficientă metodă de a distorsiona orbitele electronilor este aceea a unui condensator simplu, căruia i se aplică o înaltă tensiune (de ordinul kilovolților) pe cele două plăci. Placa încărcată negativ va respinge electronii, în timp ce placa încărcată pozitiv îi va atrage, distorsionând orbitele electronice ale atomilor. În acest mod, dielectricul dintre cele două plăci va căpăta o tendință de deplasare în direcția plăcii pozitive.

Pentru producerea unei forțe eficiente, orbitele electronilor trebuie să fie echilibrate şi de sens contrar, iar acest lucru se poate realiza cu ajutorul unui câmp magnetic toroidal. Dielectricul trebuie ales astfel încât să asigure reducerea pierderilor, să aibă un coeficient extrem de ridicat şi să aibă o tesiune de străpungere deosebit de înaltă. Există numeroase alte aspecte şi metode de realizare care ar trebui luate în considerare, precum tehnologia MHD, alimentarea la frecvența de rezonanță şi efectul Hall.

Efectul antigravitațional Biefield-Brown – un secret de stat

Conform articolelor apărute în presă, în timp ce studia efectele razelor X emise de un tub Coolidge, fizicianul american **Townsend Brown a descoperit existența unei relații între gravitație şi înalta tensiune**. Ulterior, acesta a făcut ca un disc cu diametrul de 60 cm să zboare cu peste 5 metri pe secundă în jurul unui pol central, în momentul în care a

fost încărcat la un potențial de 50 de kilovolți. Teste ulterioare, realizate cu discuri de un metru și tensiuni mai mari de 150 kV, au condus la **rezultate senzaționale**, ce au fost imediat clasificate ca **secrete de stat**.

Townsend Brown a realizat, în **1953**, o **demonstrație** încununată de succes, cu un disc volant cu diametru de 60 cm, care a efectuat o cursă circulară cu diametrul de 17 metri. Oamenii de știință conservatori au minimalizat rezultatele experimentelor efectuate, punându-le pe seama efectului "vântului electric" (ionic), deși Brown a infirmat această ipoteză prin realizarea unor teste cu rezultate similare, în condiții de vid. Conform unor informații neoficiale, **Brown a fost implicat și în realizarea Experimentului Philadelphia**, unde au fost valorificate cunoștințele sale din domeniul înaltei tensiuni.

Investigând istoricul descoperirii, cu prilejul unei vizite efectuate de Terry Bastian în laboratorul lui Peter Kelly, din Lakemont, Georgia, acesta a observat **un disc de aluminiu cu diametrul de aproximativ un metru**, mai gros în centru și mai subțire spre margini. Alăturat era o placă cu două rânduri de sfere metalice realizate din aluminiu, al căror diametru creștea și descreștea treptat. Fiind întrebat ce reprezintă discul și dispozitivul alăturat, Peter a afirmat că acestea nu sunt altceva decât elemente folosite în experimentele lui Brown, pe care a reușit să le achiziționeze în timp.

Peter Kelly, inginer electrotehnician și cercetător în domeniul energiei câmpurilor, în special al ***Radionicii***, colaborator apropiat al dr.T.Galen Hieronymous, consideră că **ansamblul de sfere** nu reprezintă altceva decât **un generator de înaltă tensiune**, deoarece potențialul electric este dependent de aria suprafeței electrodului. În acest caz, sfera de diametru mai mic va fi încărcată la potențialul maxim. O sferă cu diametru mare trebuie să fie plasată la o distanță suficientă pentru a permite realizarea unei descărcări electrice între prima și cea de-a doua sferă. Acest proces poate fi repetat, cea de-a doua sferă descărcându-se pe o a treia sferă, plasată la o distanță corespunzătoare. Este o metodă mai interesantă de **obținere a înaltei tensiuni fără utilizarea generatoarelor TESLA, Van de Graff sau Wimhurst**.

Investigatorii acestui domeniu pot confirma că discurile lui Searle utilizau o placă metalică rotativă ce genera o sarcină electrică cu potențial ridicat în zona circumferinței. De altfel, Searle considera că, **la viteze suficient de ridicate, electronii pot fi aruncați în exterior.** O altă aplicație al acestui efect este ***Motorul Homopolar Faraday*** realizat de DePalma și Tewari: atunci când un magnet cilindric rotitor are un disc conductor atașat unui pol ce se roteşte odată cu polul respectiv, poate fi constatată apariția unei tesiuni electrice între centrul și marginea discului.

În activitatea desfăşurată împreună cu dr. P.A. Biefield, Brown a descoperit că, în momentul în care capacitorii sunt suspendaţi corespunzător şi încărcaţi cu înaltă tensiune, aceştia prezintă **tendinţa de a se opune forţei gravitaţionale**, iar atunci când polii unui condensator puternic încărcat sunt orientaţi orizontal, este sesizat un impuls care tinde să mişte capacitorul în direcţia polului pozitiv. **Direcţia impulsului se poate schimba dacă se schimbă polaritatea.** Efectul antigravitaţional a fost demonstrat plasându-se condensatorul pe o balanţă cu pârghie şi încărcându-l: în momentul în care polul pozitiv este cel superior, capacitorul tinde să se deplaseze în sus către un punct de echilibru, iar atunci când polul pozitiv este cel inferior, balanţa va indica o coborâre. De asemenea, **efectul Biefield-Brown poate fi utilizat şi pentru controlul direcţiei de zbor prin distorsionarea câmpului gravitaţional**, ca urmare a aplicării diferenţiale a înaltei tensiuni pe plăcile structurii discoidale. **Forma de clopot a discului a fost aleasă din motive de creştere a eficienţei.**

Conform Patentului britanic nr. 21452/27.300311, obţinut de Thomas Townsend Brown din Zanesville, Ohio, SUA, în data de 15 noiembrie 1928, se preciza:

"Invenţia se referă la o metodă de control a gravitaţiei şi de producere a forţei şi mişcării. ***Metoda este exclusiv electrică.*** *Invenţia se mai referă la aparatele ce sunt alimentate cu energie electrică şi care influenţează câmpul gravitaţional sau energia gravitaţională; de asemenea, la maşinile care generează o forţă şi o mişcare lineară independentă de acţiunea celorlalte...*

Pentru a demonstra adaptabilitatea universală a noii metode, trebuie arătat că aceasta este ***pretabilă a fi folosită în combinaţie cu motoarele automobilelor, avioanelor, vehiculelor spaţiale, vapoarelor, locomotivelor...***

Funcţionarea motoarelor electrogravitaţionale este rezultatul acţiunii forţelor unidirecţionale reciproce produse de electrozii încărcaţi. Direcţia acestor forţe şi mişcarea rezultată este, de obicei, îndreptată către electrodul pozitiv. Această mişcare este practic liniară şi este prima care se observă... Sunt ***trei reguli generale*** *ce trebuie respectate în construcţia acestor motoare.*

1.Foliile izolatoare trebuie să fie cât mai subţiri posibil, dar să aibă o tensiune de străpungere suficient de ridicată. Este recomandabil să se folosească izolatorii saturaţi cu parafină, care au o rezistenţă specifică ridicată.

2.Diferenţa de potenţial dintre oricare două plăci metalice trebuie să fie cât mai mare posibil, dar să nu depăşească tensiunea de străpungere.

3.Numărul plăcilor trebuie să fie cât mai mare posibil, pentru a se obține o "tensiune de saturație" a sistemului...

Scopul invenției este de a furniza o metodă de influențare a câmpului gravitațional... și un aparat de producere a forței și mișcării prin influențarea electrică a energiei gravitaționale."

Este interesant de remarcat că **cercetările lui Brown au fost demarate cu mult timp *înainte* de avalanșa de contacte OZN de după sfârșitul celui de-al doilea război mondial.**

Capitolul IX

INVENȚII CENZURATE

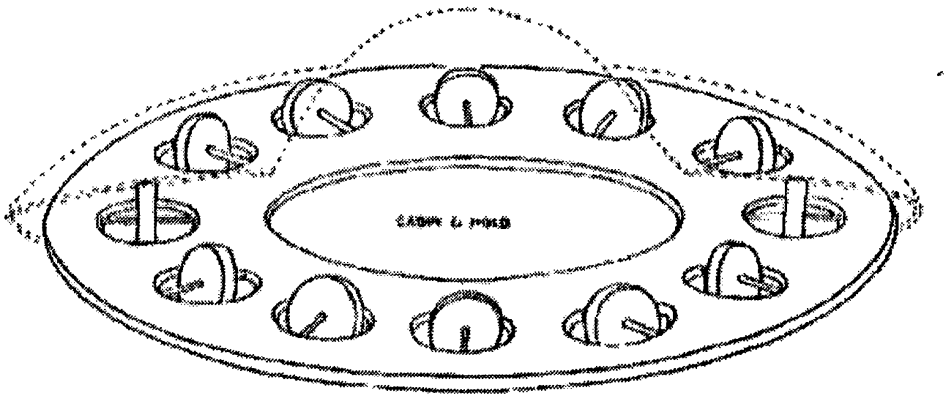
Antigravitație prin rotire

Oamenii de știință japonezi au descoperit că **giroscoapele mici pierd din greutate atunci când se rotesc în anumite condiții, aparent sfidând gravitația.** Dacă descoperirea se dovedește a fi corectă, ar putea marca un progres științific remarcabil, însă experții au serioase îndoieli că investigațiile vor fi duse la bun sfârșit. Observațiile fenomenului, publicate în *"Physical Review Letters"*, au fost analizate de o comisie formată din oameni de știință cu autoritate în domeniu, care au menționat că nu au constat nici o eroare experimentală.

De-a lungul timpului a existat o tendință generală de ignorare a antigravitației, încă de la enunțarea principiilor de către Isaac Newton, în secolul al XVII-lea. Pe aceeași linie se înscrie și dr. Rober L. Park, profesor de fizică la Universitatea din Maryland, director al Societății Americane pentru Fizică și editor al *"Physical Review Letters"*, care a declarat: *"Este o ipoteză uimitoare și ar fi revoluționară dacă ar fi adevărată. Dar este cu siguranță greșită. Aproape toate ipotezele extraordinare sunt greșite."*

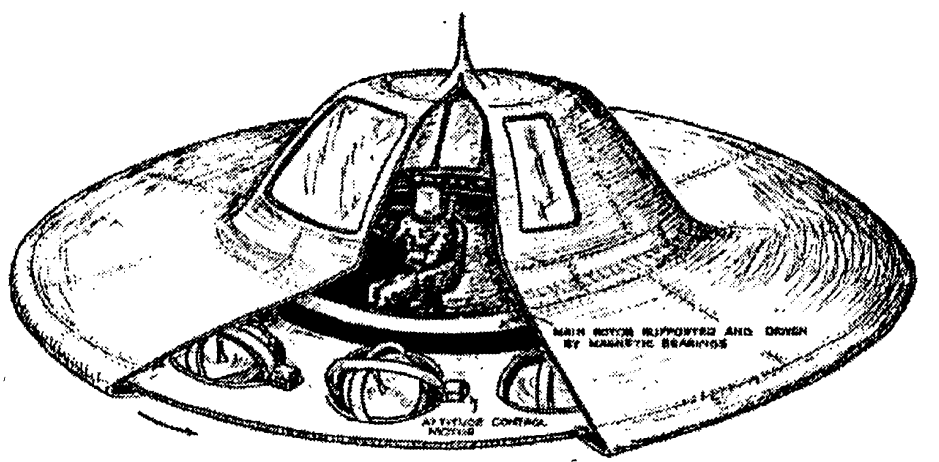
Descoperirea a fost făcută de Hideo Hayasaka și Sakae Takeuchi de la Universitatea Tohoku din Sendai. Spre deosebire de unele declarații exagerate, frecvent întâlnite, rezultatele respective sunt fundamentate științific. De altfel, autorii nu au susținut că au reușit să învingă gravitația, ci doar că rezultatele *"nu pot fi explicate cu ajutorul teoriilor actuale"*. Este semnificativ faptul că experimentul a fost descris în cele mai mici detali, oferind posibilitatea și altor oameni de știință interesați de a reface testele.

Experimentul se referă la pierderile de greutate suferite de giroscoapele aflate în mișcare de rotație, a căror rotoare aveau greutăți de 140 sau 176 de grame. Interesant este faptul că, atunci când giroscoapele au fost rotite în sensul deplasării acelor de ceasornic, nu s-a constat nici o modificare a greutății lor; aceasta s-a constatat abia atunci când au fost rotite în sens contrar deplasării acelor de ceasornic. Rata scăderii era redusă, în jurul a 11 miimi de gram, la o rotație a giroscoapelor de 13.000 rpm, dar au fost constatate două efecte semnificative: a) reducerea greutății a crescut odată cu creșterea vitezei de rotație; b) efectul era mai accentuat în cazul giroscoapelor de dimensiuni mai mari.



A SERIES OF ELECTRONIC CENTRIFUGES BASED ON THE HYPERSPACE OR PLANETARY GEAR DRIVES AND MOUNTED OUTBOARD ON A COOLED DISC ESTABLISHES THE CHARACTERISTIC PROFILE OF THE FLYING SAUCER.

Schema de principiu a discului volant Mark 1



ELECTRONIC CENTRIFUGES BASED ON THE VORTEX DRIVE ARE MOUNTED IN GIMBALS TO TURN IN SYNCH WITH THE REVOLUTIONS OF THE MAIN ROTOR DISC.
THE TUNED ELECTROMAGNETIC FIELD GENERATED BY THE VORTEX DRIVE CAUSES THE VEHICLE TO BE CARRIED BY THE EARTH'S ELECTROMAGNETIC FIELD LIKE A DIRIGIBLE ELECTRON.
CONTROLLED GEOMAGNETIC PROPULSION IMPROVES THE DESIGN EFFICIENCY TO THE MARK III STAGE

Discul volant Mark 2

Ce face un fizician într-un OZN extraterestru...

Conform opiniei exprimate de consultantul **Michael J.G. Polonyi**, este posibilă crearea unui moment mecanic exclusiv prin utilizarea energiei electromagnetice conservate, deşi aceasta contravine teoriilor ştiinţifice oficiale: *"Conform postulatelor universal acceptate, materia aflată în stare staţionară, ce nu generează unde, nu poate genera nici moment electromagnetic."* Totuşi, acest lucru poate fi acceptat în momentul în care se iau două bobine Helmholtz plate şi se plasează la o distanţă una de cealaltă aproximativ egală cu raza uneia din bobine. Dacă se aplică un

curent alternativ unei bobine, cealaltă va genera un câmp electromagnetic, aşa încât va apare un efect de atracţie-respingere la frecvenţa aplicată, pentru fiecare bobină, datorită câmpului generat de cealaltă bobină.

Se pune însă întrebarea: este posibil ca, în loc ca cele două bobine să se atragă sau să se respingă reciproc, să exercite o anumită forţă în aceeaşi direcţie? Se pare că, cel puţin teoretic, acest lucru este posibil, deoarece nu curentul, ci câmpul generat interacţionează cu cealaltă bobină, aşa încât este doar o chestiune de obţinere a unui aranjament care să creeze o forţă unidirecţională. Condiţiile pentru realizarea forţei unidirecţionale sunt:

a)frecvenţa trebuie să fie suficient de mare, astfel încât distanţa dintre bobine să reprezinte un sfert din lungimea de undă;

b)ambele câmpuri să aibă acceaşi frecvenţă;

c)cele două câmpuri trebuie să fie în antifază.

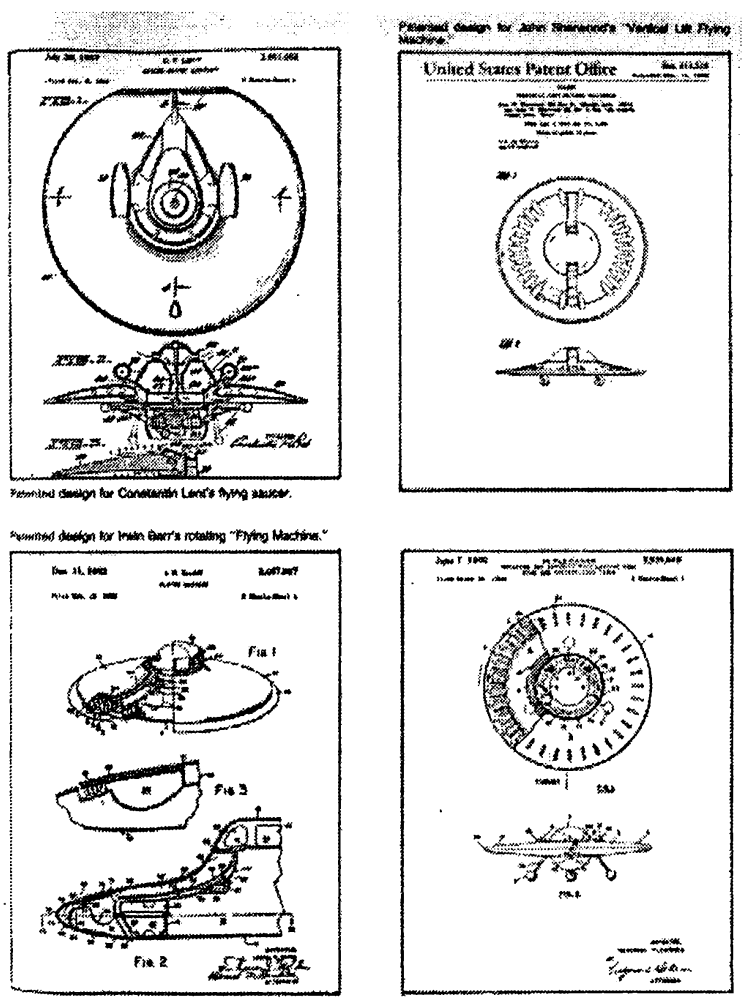
Aranjamentul este similar cuplorului direcţional utilizat în tehnologia microundelor, unde energia electromagnetică se propagă unidirecţional. Dacă energia se poate propaga unidirecţional de-a lungul unui ghid de undă, atunci capetele acestuia pot fi unite sub forma unui inel, iar momentul mecanic unghiular poate fi obţinut. Evident, oricare două surse electromagnetice defazate în timp şi spaţiu pot crea acest efect, dar forţa maximă se poate obţine doar pentru sursele plasate la un sfert de lungime de undă distanţă una de alta. Astfel, energia conservată într-o incintă metalică rezonantă poate fi capabilă să genereze mişcare, singura condiţie fiind aceea ca cele două câmpuri să fie defazate, în caz contrar realizându-se doar o acumulare a energiei electromagnetice.

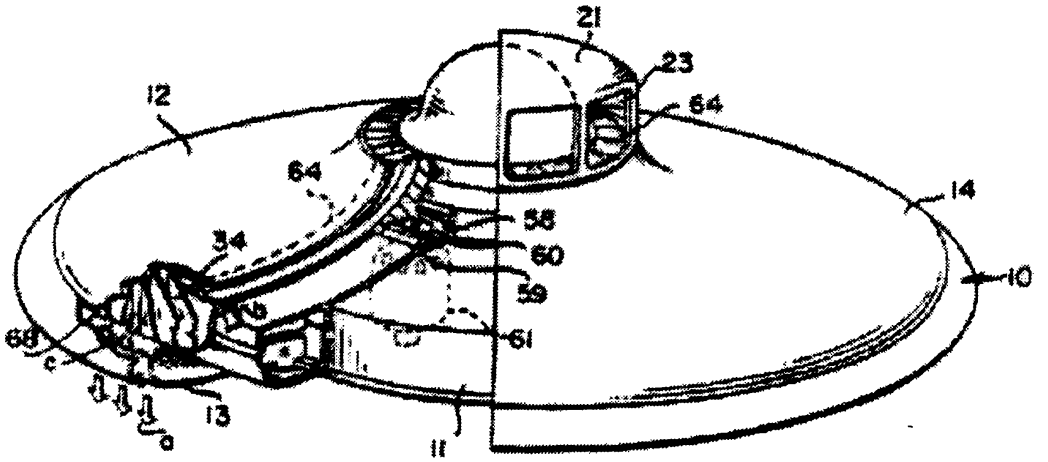
În vederea concentrării câmpului şi evitării dispersiei liniilor magnetice poate fi utilizat un miez magnetic, care are rolul de a reduce propagarea undelor magnetice, frecvenţa şi distanţa dintre bobine. De asemenea, acest tip de bobină se comportă foarte asemănător cu o cavitate rezonantă. Din păcate, mărimea forţelor produse este foarte mică, astfel încât este dificil de evidenţiat experimental acest principiu. De exemplu, în cazul a două bobine realizate pe un miez de ferită cu permeabilitatea de 10 şi plasate la distanţa de 6 cm, energia electromagnetică necesară pentru producerea unei forţe de 1Newton trebuie să fie de minim 124 kVA, la o frecvenţă de 395 MHz, 28.2 A/spiră şi 156 ohmi/spiră!

În acelaşi timp, însă, conform *principiului de echivalenţă*, dacă este posibilă crearea unei forţe în spaţiu prin utilizarea exclusivă a energiei electromagnetice în circuit închis, atunci este valabilă şi reciproca şi anume generarea de energie electromagnetică dintr-un câmp de forţă. Există unele opinii conform cărora **noţiunea de *densitate a momentului electromagnetic* constituie veriga lipsă dintre mecanică şi electrodinamică**. Aceasta sugerează că gravitaţia nu constituie altceva decât "unde în

fază" similare celor produse în ghidurile-de undă şi cavităţile rezonante, dar existenţa "undelor fazate" este condiţionată de omniprezenţa unui câmp electromagnetic, ceea ce nu constituie altceva decât o revenire la conceptul de eter. Din această perspectivă, **întregul Univers nu ar reprezenta altceva decât un gigantic rezonator**.

Conform lucrării *"Oamenii Terrei"*, publicată de **fizicianul dr. Dan Fry**, acesta susţine că **a avut ocazia să călătorească la bordul unei astronave extraterestre**, pregătirea sa oferindu-i extraordinara posibilitate de a observa sistemele de zbor utilizate de altă civilizaţie. În respectiva carte, el susţinea că **pentru propulsia astronavei erau utilizate două bobine**: una era montată în partea centrală superioară, iar o alta în partea centrală inferioară. În momentul în care plăcile erau excitate la frecvenţa de rezonanţă proprie, punctul focal al câmpului magnetic crea un "centru artificial neutru", care putea fi reglat astfel încât vehiculul să se deplaseze în direcţia dorită, centrul neutru al navei fiind obligat să îl urmeze.





Cum plutește acul de cusut pe apă...

În lucrarea *"TESLA coil secrets; construction notes and novel uses"*, de R.A.Ford, se arată că, în anul **1911**, inventatorul american Edward S. Farrow a făcut publice studiile sale referitoare la ***dinamul condensator***. Experimentele făcute de acesta au demonstrat că, atunci când respectivul dispozitiv electric era plasat pe un cântar, în momentul în care era alimentat, dinamul și orice alt obiect suspendat de **el pierdea circa 1/6 din greutatea sa**: masa inițială de 500 grame scădea la 425 în momentul alimentării cu energie electrică.

Conform teoriei lui Farrow, dinamul acționa ca un "intensificator al componentei verticale" a undelor herțiene generate, **intensificarea inducând forță ascensională în toate obiectele aflate în contact cu dinamul**. Comportamentul neobișnuit al undelor herțiene s-a manifestat într-un plan orizontal îngust al tensiunii electromagnetice, dar pe o arie extinsă. Dinamul condensator mai cuprindea un inel prevăzut cu o serie de goluri necesare producerii acestui câmp. Inelul cu circuitele de ruptură era plasat într-un plan orizontal, încadrând dispozitivul. Puterea și frecvența oscilațiilor nu au fost precizate.

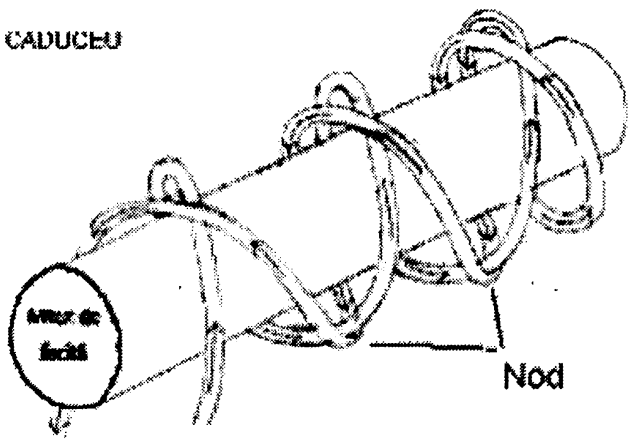
În acest caz s-a făcut analogia efectului ascensional cu cel produs de plutirea unui ac de cusut pe apă: deși densitatea oțelului este mult mai mare decât a apei, tesiunea superficială permite realizarea unei puternice legături moleculare, ce cuprinde acul într-o puternică peliculă fluidă. În mod similar, dinamul se ridică, în pofida puternicului câmp gravitațional, prin interacțiunea cu slabul câmp electromagnetic: interacțiunea pe o arie extinsă dintre acest câmp și undele herțiene produc flotabilitatea electrică.

Nici pentru această remarcabilă invenție nu s-a eliberat însă nici un brevet.

Ulterior, **Norm Wootan** a reluat cercetările, obținând informații suplimentare referitoare la acest fenomen, care includeau diferite tipuri de forțe, geometrii sau mișcări. Acestea includeau oscilații (vocale sau electrice), mase rotitoare, mișcări giroscopice, înaltă tensiune etc.

Bobina care...violează legile

Anumite experimente mai puțin riguroase au fost efectuate de către diferiți cercetători independenți cu ***bobine caduceu***. Acestea au mai fost denumite de către Wilbert Smith, și ***bobine tensoriale***.



Bobina caduceu constă într-un conductor obișnuit de cupru izolat, ce formează o înfășurare dublu-spiralată în jurul unui miez de ferită. *EXISTĂ FRECVENTE CONSTATĂRI CONFORM CĂRORA ACEASTĂ BOBINĂ VIOLEAZĂ LEGILE STABILITE ALE ELECTROMAGNETISMULUI ȘI ALE TEORIEI UNDELOR HERȚIENE ÎN MOMENTUL ÎN CARE UN CURENT DE ÎNALTĂ FRECVENȚĂ ESTE INJECTAT ÎN EA.* **Caracteristicile speciale ale acestui tip de bobină sunt:**

- **bobina-caduceu are reactanță zero**, spre deosebire de o bobină obișnuită; în momentul în care energia electrică străbate firele, nu are loc o creștere a temperaturii acesteia;
- **rezonanța magnetică a bobinei-caduceu poate fi infinită**, spre deosebire de o bobină obișnuită, ce rezonează doar la frecvența sa armonică fundamentală și mai slab la armonicele 2 și 3; bobina tensorială este capabilă să rezoneze puternic pentru orice număr de frecvențe distribuite aleator în spectru.

În mod straniu, **semnalul injectat într-o astfel de bobină nu poate fi detectat de instrumentele de măsură RF standard. Radioamatorii au rămas pur și simplu perplecși de comportamentul extraordinar al acestui tip de bobină.** De exemplu, două astfel de bobine pot forma un

sistem de transmisie, în care una din bobine poate juca rolul de emiţător, iar cealaltă rolul de receptor, condiţia esenţială fiind cea a unei perfecte alinieri (precizia alinierii trebuie să fie similară cu cea a razei laser).

De asemenea, câţiva cercetători au mai descoperit o serie de ciudate şi neaşteptate efecte inerţiale asociate acestor bobine. Astfel, s-a constatat că, **imediat ce este activat de fluxuri de microunde, dispozitivul tinde să execute o serie de sărituri pe suprafaţa pe care este amplasat.** Faptul pentru care bobina-caduceu se comportă astfel sau de ce aceasta produce o serie de alte efecte ciudate nu pot fi explicate prin teoria electromagnetismului clasic şi trebuie puse pe seama configuraţiei unice a acestui tip de bobină.

Analizând cu minuţiozitate configuraţia bobinei, remarcăm faptul că cele două înfăşurări ale dublei spirale sunt diametral opuse una faţă de cealaltă. De asemenea, cercetătorii sunt de părere că este important ca intersectările spirelor să se realizeze în linie dreaptă. Când curenţii de înaltă frecvenţă curg în direcţii opuse prin cele două fire, câmpurile magnetice se anulează reciproc pe laturile bobinei, dar la vârf şi la bază, unde sunt zonele de intersecţie, câmpurile se întrepătrund, astfel încât la vârf vectorii magnetici sunt orientaţi într-o direcţie paralelă cu axa bobinei, în timp ce la bază vectorii au aceeaşi mărime, însă sunt orientaţi în sens invers decât cei de la vârf.

Dacă privim bobina din lateral, remarcăm faptul că vectorii consecutivi de-a lungul axei bobinei formează circuite toroidale închise în miezul de ferită. După cum am mai precizat, în timpul experimentelor pe care le-a realizat Wilbert Smith cu bobina tensorială, acesta a sesizat **diferite efecte induse de câmpul bobinei în obiectele învecinate**. Acest fenomen, ca şi cel al absenţei cuplajului semnalului dintre bobine, poate proveni dintr-un câmp magnetic unic cuprins în toroid.

Magnatron – motorul de 525 CP cu consum zero !

Cu prilejul celui de-al treilea Simpozion Internaţional referitor la Noile Surse de Energie, desfăşurat între **25-28 aprilie 1996**, la Denver, Gerald Orlowski a prezentat un referat despre *Motorul magnetic cu fuziune galiu-deuteriu Rory Johnson – MAGNATRON-ul*, în care sublinia câteva aspecte deosebit de importante:

"Oamenii de ştiinţă, de la Descartes la Einstein, au căutat să găsească descrierea corectă a naturii tuturor substanţelor fizice. Consider că ***Rory Johnson a fost unul din cei mai mari vizionari ai acestui secol, iar motorul său, Magnatronul, ne demonstrează principiul atracţiei reciproce în mişcare - esenţa tuturor substanţelor din natură.***

Rory Johnson a proiectat şi realizat un motor de 525 CP fără a utiliza nici un element component al motoarelor întâlnite în mod obişnuit astăzi, *precum sunt motoarele inductive de curent alternativ sau ge-*

neratoarele de curent continuu, ce funcționează pe baza principiului ATRACȚIE-RESPINGERE, care nu exploatează câmpul magnetic la întregul său potențial. El a reuşit să valorifice la maximum energia câmpului magnetic, ***prin utilizarea principiului ATRACȚIE-ATRACȚIE.***

Din păcate, nu există posibilitatea de a explica principiul ATRACȚIE-ATRACȚIE din perspectiva teoriei electromagnetice actuale şi nici modul în care acest motor relativ mic poate produce o cantitate imensă de energie. În ultimii 10 ani, am studiat acest motor pentru a încerca să înțeleg această nouă teorie electromagnetică."

Pentru înțelegerea modului său de funcționare este esențială observația făcută de Faraday: *"în momentul în care curentul ce străbate o bobină este întrerupt brusc, în acelaşi circuit are loc autogenerarea unui curent mult mai puternic."* Johnson a utilizat pentru motorul său un rotor cu două poziții. Mai întâi, rotorul este atras de magnetul superior şi eliberat imediat, după care este atras de magnetul inferior şi eliberat imediat. În cei 15 ani de activitate desfăşurați în domeniul depanării motoarelor, Gerald Orlowski a fost obişnuit cu ideea că toate motoarele electrice trebuie să aibă numeroase înfăşurări, aşa încât a fost şocat să constate că MOTORUL JOHNSON ARE FOARTE PUȚINE ÎNFĂŞURĂRI. Elementul special al motorului Johnson îl constituie o celulă de fuziune plasată chiar în centrul echipamentului şi al puternicului câmp magnetic generat.

Guvernul american a decis: inventatorul - mort, motorul - interzis...

Tratativele pe care le-a dus cu Mike Marzicola, asociatul lui Johnson, pentru achiziționarea unui motor complet funcțional de către firma Greyhound, au intrat în atenția agenților guvernamentali, care au scos din funcțiune şi au confiscat toate motoarele disponibile. Ulterior, ei au descurajat orice tentativă privată de repunere în funcțiune a acestui motor revoluționar, aşa încât Orlowski a fost nevoit să semneze în nume propriu un contract cu Marzicola, care îi dădea dreptul de a reface şi testa un motor pentru propulsarea unui autobuz, **eliminând complet consumul de benzină.**

Adevărul este că toate cunoştințele electrice sunt absolut inutile pentru realizarea unei unități Ro-Mag, deoarece nu se va putea înțelege niciodată cu adevărat funcționarea motorului Johnson fără cunoaşterea caracteristicilor energiilor implicate, iar aspectele trebuie analizate din punct de vedere magnetic şi nu electric. Care ar fi caracteristicile distinctive? După cum prea bine se ştie, circuitele electrice nu reprezintă altceva decât combinații multiple ale conductorilor şi izolatorilor ce dirijează curenții, în timp ce în cazul structurilor magnetice există posibilitatea realizării unei veritabile ***MULTIPLICĂRI A FLUXURILOR ENERGETICE.*** Iată

câteva **aspecte ce ar trebui avute în vedere la fundamentarea *magnetronicii*** (ca ştiinţă complementară electronicii):

• Poate fi magnetismul un fenomen periodic, similar curentului electric alternativ? Din punctul de vedere al teoriei electrice actuale, energia magnetică este privită doar ca un subprodus al energiei electrice. Este ca şi cum am spune: o găină poate fi utilă, dar din păcate face risipă de ouă...

• Electricitatea constituie o violentă reacţie magnetică, generată ca urmare a interferenţelor din respectivul câmp? În acest mod, electricitatea este tratată ca un subprodus al energiei magnetice.

Bobinele Motorului Johnson sunt încărcate şi descărcate periodic, proces cunoscut sub numele de *colaps inductiv*, datorită faptului că sistemul pulsator activează fluxul energetic în motorul Johnson. Desigur, dacă am realiza un model teoretic similar celui electric, ar trebui să admitem existenţa unor *corpusculi magnetici*, similari electronilor, ce transportă o cantitate imensă de energie şi care nu are nevoie de circuite speciale de transport. Dar am intra din nou în domeniul cuantizării specifice tehnologiilor negre!

O caracteristică similară discurilor volante ale lui BROWN o constituie **existenţa vibraţiilor**, generate de câmpul magnetic aflat la rezonanţă. Deşi energia magnetică din motor este sub formă de unde sinusoidale, ea este transformată în formă utilă sub formă de impulsuri. Trebuie remarcat că tendinţa firească a energiei este de a se risipi fără a efectua lucru mecanic, aşa încât ea trebuie canalizată în sensul maximizării eficienţei.

Unul din aforismele lui Faraday afirmă că *"întregul progres ştiinţific nu reprezintă altceva decât o continuă corectare a ignoranţei."* Iată de ce este absolut necesar sprijinul pe care cercetătorii nonconformişti îl pot da ştiinţei tradiţionale, deşi fără excepţie, aceştia sunt întotdeauna tratati cu dispreţ şi discreditati pe toate planurile. Din păcate, **toată această tehnologie revoluţionară a fost cenzurată timp de peste 20 ani, chiar în "ţara tuturor posibilităţilor". Mai întâi, Departamentul american al Energiei a emis un ordin prin care toate motoarele Rory Johnson au fost scoase din funcţiune, după scurt timp genialul inventator decedând misterios.** Este evident că **nici puternicele companii petroliere nu sunt complet străine de acest incident**, ele urmărind permanent scoaterea din circuitul comercial a tuturor aplicaţiilor tehnologiilor albe, ce le-ar submina ireversibil poziţia...

Capitolul X

SECRETE EXPLOZIVE

"Mersul OZN-urilor": Luna - 1 oră, Pluto - 1 zi !...

Există toate şansele ca racheta să devină caducă în ceea ce priveşte călătoriile spaţiale în următorii 50 ani, descoperirile recente indicând faptul că **navele spaţiale ale viitorului vor fi propulsate cu ajutorul dispozitivelor antigravitaţionale**. Acestea, în loc să utilizeze forţa brută pentru a învinge gravitaţia terestră, o vor folosi în acelaşi mod în care avioanele se folosesc de aer pentru a zbura. În ultimele decenii au existat mai multe companii care au cercetat problema antigravitaţiei, printre care se numără şi Glen L. Martin Co., Bell Aircraft, General Electric şi Sperry-Rand Corp. Deşi eforturile făcute sunt prea puţin cunoscute, au fost descoperite totuşi câteva lucruri importante referitoare la propulsia gravitaţională. În primul rând, forţa propulsivă nu acţionează doar asupra unei părţi a navei, ci asupra tuturor elementelor din raza de acţiune a câmpului generat de dispozitivul antigravitaţional. În al doilea rând, **viteza maximă a navei nu este limitată de viteza luminii**.

Navele cu propulsie antigravitaţională sunt **capabile să-şi schimbe direcţia, să accelereze foarte rapid şi să se oprească instantaneu fără a supune pasagerii la efectele inerţiale atât de nedorite ce se manifestă în cazul aeronavelor clasice,** iar controlul asupra direcţiei se realizează deosebit de eficient prin schimbarea intensităţii sau polarităţii sarcinilor electrice aplicate plăcilor condensatorului. Cu nave spaţiale antigravitaţionale, **o călătorie pe Lună poate dura mai puţin de o oră, pe planetele din sistemul solar circa o zi, o expediţie interstelară câteva luni, iar condiţiile deplasării vor fi ideale,** fără a se pune problema imponderabilităţii sau a acceleraţiilor extreme. Desigur, ideea renunţării la rachete nu va fi acceptată cu uşurinţă, în special datorită eforturilor deosebite făcute în sensul perfecţionării acestora.

Antigravitaţia şi...Vechiul Testament

Menger este de părere că forţa electromagnetică utilizată pentru propulsarea discurilor volante **poate duce la scoaterea din funcţiune a sistemelor electrice** ale autoturismelor, a radioului, televizorului şi ale tuturor aparatelor similare. De asemenea, fluxul electromagnetic produs în anumite condiţii **poate ucide orice fiinţă** instantaneu sau după o anumită perioadă de timp, în funcţie de intensitatea sa. Energia degajată poate modifica echilibrul atomic şi celular, **putând conduce la apariţia unor boli precum cancerul** şi la perturbaţii în funcţionarea organelor.

Kraspedon este de părere că realizarea unei zone depresionare sub navă poate produce **un impuls de o forță terifiantă** şi trebuie realizată în direcția în care se doreşte efectuarea deplasării. Nava se poate deplasa cu orice viteză şi **fără a avea frecare cu aerul din atmosferă. Ferestrele de sticlă nu pot fi folosite,** deoarece s-ar sparge din cauza diferențelor de presiune, **dar pot fi utilizate camerele video**. Dacă se utilizează razele catodice, trebuie ținut cont de faptul că acestea ionizează puternic atmosfera şi **pot produce arsuri țesuturilor ființelor vii**. Razele catodice **pot produce zone depresionare** prin multiplicarea ionilor grei, care sunt rapid absorbiți de către aerul înconjurător. Dirijarea fluxului ionic se poate realiza cu ajutorul unui câmp magnetic puternic.*

Fry arată că puternicii curenți electrici care circulă prin inelele de forță produc **câmpuri magnetice foarte intense**, a căror direcție şi amplitudine sunt controlate cu ajutorul altor inele, ce pot induce oscilații controlate. În acest mod, se poate realiza rezonanța magnetică între două inele sau chiar între două segmente distincte ale aceluiaşi inel. Orice modificare a câmpului magnetic duce la crearea unui câmp electric de sens contrar şi perpendicular pe liniile câmpului magnetic. Vectorul de forță ia naştere atunci când două câmpuri magnetice devin reciproc rezonante; forța generată este asemănătoare câmpului gravitațional. Dacă centrul câmpului coincide cu centrul gravitațional al navei, efectul obținut va fi creşterea inerției sau a masei aparente a vehiculului. **Dacă centrul câmpului nu coincide cu centrul gravitațional al navei, nava va fi propulsată către respectivul centru.**

Cosmologia Rhysmonică

Fizicienii renascentişti au postulat existența unui mediu universal, pe care l-au denumit *eter*, dar odată cu apariția fizicii particulelor subatomice şi a relativității, teoriile respective au căzut în desuetitudine. Conform ***cosmogoniei rhysmonice***, orice rhysmon are atributele de mărime, formă, poziție şi viteză; **rhysmonii sunt aranjați într-o structură spațială matriceală, a cărei densitate variază în funcție de poziția acestora în Univers.** Structura matriceală a rhysmonilor situați în spațiul liber este cea care generează mărimile fundamentale ale *lungimii*, *timpului*, *vitezei*, *masei*, *volumului*, *densității* şi *energiei* descoperite de fizicianul Max Planck. **Postulatele fundamentale ale Universului Rhysmonic** pot fi sintetizate după cum urmează:

---

* **N. edit.:** Toate aceste efecte prezentate de autor apar, în mod frecvent, şi în... Vechiul Testament! Amănunte suplimentare în ***"Experimentul Terra" - vol. I-II*** (autor. Teodor Filip).

- Universul este finit şi sferic;
- geometria euclideană este suficientă pentru a descrie Spaţiul Rhysmonic;
- marginile Universului reprezintă un reflector perfect de energie;
- materia ia naştere doar în porţiunea centrală a Universului.

Structura matriceală a rhysmonilor permite **transmiterea instantanee a energiei de-a lungul unei linii drepte**, denumite *vector energetic*, **din punctul de origine până la marginea Universului, unde este reflectată** conform unor legi similare celor din optica sferică. În cosmologia rhysmonică, *masa*, *inerţia* şi *energia* sunt tratate precum în mecanica clasică: masa este un doar efect, cosmologia rhysmonică considerând particulele ca fiind rezultatul modificărilor densităţii structurii rhysmonice, **întregul Univers nefiind altceva decât rhysmoni şi vid.**

Într-o zonă "densă" a Universului, precum este cea a miezului unei particule, un anumit număr de rhysmoni sunt comprimaţi. Aceasta înseamnă că fiecărei particule îi corespunde o **anti-particulă**, respectiv o zonă de densitate scăzută. În plus, o particulă prezintă un excedent de vectori energetici orientaţi către exterior, în timp ce o antiparticulă prezintă un excedent de vectori energetici orientaţi către interior. Aceşti vectori sunt cel mai frecvent întâlniţi sub forma sarcinilor electrice.

Conform acestei teorii, **gravitaţia nu reprezintă o forţă sau o atracţie reciprocă dintre obiecte; mai mult chiar, cele două obiecte sunt împinse unul către celălalt** de către vectorii energetici tangenţi la suprafaţa respectivelor obiecte. Legile newtoniene referitoare la gravitaţie rămân valabile, deşi anumite corolare diferă. Undele gravitaţionale iau naştere în diferite moduri dar, în general, o puternică perturbaţie astronomică, precum explozia unei suprenove, modulează instantaneu vectorii energetici rhysmonici. Această modulaţie poate avea influenţe ulterioare, de exemplu, asupra fluxului gravitaţional terestru.

A doua lege a gravitaţiei

Toată lumea a auzit de povestea mărului care a căzut în capul lui Newton şi care a dus la descoperirea *Legii universale a gravitaţiei*, care afirmă că: *"Două corpuri oarecare se atrag reciproc cu o forţă direct proporţională cu produsul maselor lor şi invers proporţională cu pătratul distanţei dintre ele."* Craig Gunnufson este de părere că a venit vremea pentru introducerea celei de-***a doua legi universale a gravitaţiei***, **derivată din *teoria deplasării eterului***: *"Materia absoarbe şi emite energie din mediul eteric, care este responsabil de fenomenul cunoscut sub numele de gravitaţie. Mărimea energiei emise este direct proporţională cu pătratul masei."*

Prima consecință constă în faptul că o proprietate intrinsecă a materiei o reprezintă absorbția energiei din mediul eteric. Mărimea accelerației unui obiect aflat în cădere, care dobândeşte astfel energie cinetică, reprezintă o măsură a energiei absorbite din eter. **Însuşi Newton a recunoscut că toate corpurile sunt atrase reciproc, dar că mecanismul respectiv a rămas un mister chiar şi pentru el.** Abia în secolul XIX, Lesage a susținut că doar existența unui mediu de particule hiperfine poate explica legea descoperită de Newton. Teoria lui Lesage a arătat că ***gravitația reprezintă o presiune, nu o atracție***. De atunci, au existat mai mulți teoreticieni care au susținut idei similare, dar şi destui critici.

Enigma propulsiei OZN – dezlegată !

Unul din principalele aspecte neelucidate de ufologi îl constituie mijlocul de propulsie pe care îl folosesc aeronavele respective. Ca punct de plecare în abordarea acestui fenomen, trebuie ținut seama că **discurile volante nu sunt aeronave convenționale, fapt care necesită** o ***abordare neconvențională***. Aparent, discurile volante nu utilizează motoare de rachetă sau alte tipuri de propulsie reactivă: aceste nave pot accelera până la viteze incredibile într-un timp extrem de scurt şi nu produc zgomot decât într-o mică măsură; pot rămâne într-o poziție staționară, chiar şi atunci când în zona respectivă sunt vânturi deosebit de puternice, părând a fi neafectate de problemele generate de gravitație şi de frecarea cu aerul. Tocmai de aceea, **abordarea teoriei propulsiei discurilor volante este strâns legată de schimbarea radicală a teoriei câmpurilor energetice planetare şi solare, avându-se în vedere următoarele aspecte:**

- **gravitația poate fi interpretată şi ca o presiune exercitată de spațiul cosmic**, nu doar ca o forță de atracție a Terrei;
- **presiunea atmosferică este rezultatul unui câmp de forță terestru generat de Soare;**
- după cum au demonstrat zborurile la mare altitudine ale aeronavelor şi navetelor spațiale, Cosmosul este caracterizat de temperaturi extrem de scăzute, presiuni mici şi luminozitate redusă. Cu cât ne îndepărtăm de Pământ, cu atât mai mult scade căldura, gravitația şi luminozitatea, fapt care poate fi explicat prin interacțiunea câmpului terestru, care acționează în zona atmosferei, cu energia provenită de la Soare.

Walter Wright este promotorul ***teoriei presiunii gravitaționale*** şi a elaborat mai multe modele care să ilustreze cât mai elocvent principiul enunțat. De fapt, el l-a creditat pentru acestă idee extraordinară pe fiul său în vârstă de şase ani, care i-a spus că el nu crede că Luna produce mareele. Întrebându-l care ar fi motivul, fiul său i-a spus că numai printr-o presiune se poate mişca apa. Ideea l-a intrigat pe Walter atât de mult încât

a aprofundat problema şi a elaborat o teorie inedită, care s-a dovedit a fi cu totul revoluționară. Mai mult chiar, el a deschis un muzeu în care a expus modelele ce demonstrează viabilitatea pricipiului presiunii gravitaționale. Wright i-a provocat în mod deschis pe oamenii de ştiință să găsească vreo eroare în teoria sa, însă nimeni nu a dat vreun răspuns.

Conform acestei teorii, **Pământul este înfăşurat într-un câmp energetic autogenerat, cu liniile de forță îndreptate către Poli şi care converg în "găurile polare".** Ce reprezintă însă, de fapt, "găurile polare"? După cum se ştie, Pământul se mişcă în jurul Soarelui cu o viteză de peste 100.000 km/h, iar în jurul propriei axe cu aproximativ 1.600 km/h. Comparând Pământul cu o minge ce pluteşte pe un jet de apă, apa reprezentând forța energiei solare, mingea va fi suspendată la o anumită distanță, în funcție de masa sa, absorbind impactul şi rotindu-se.

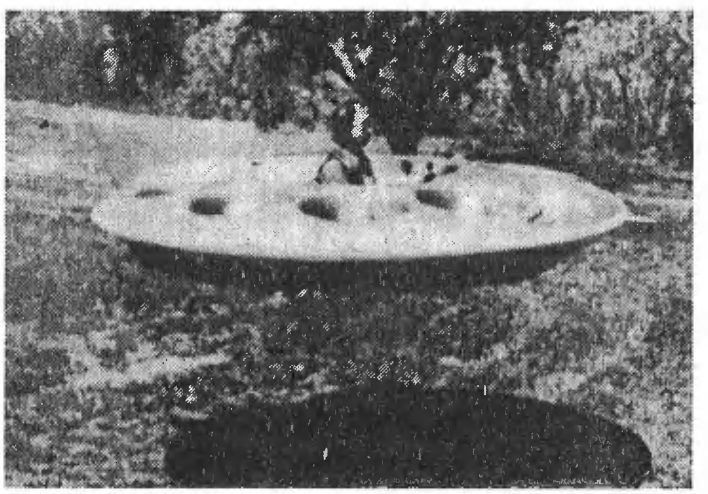
Mingea, aflată în mişcare de rotație, reține o peliculă fină de apă pe suprafața sa, aşa încât jetul de apă nu loveşte direct mingea, ci pelicula de apă, care este permanent înlocuită şi reînnoită. În acelaşi mod, **presiunea exercitată de energia solară acționează în sens invers atracției gravitaționale, iar regiunea ecuatorială terestră suportă impactul său maxim, energia fiind convertită într-o mişcare axială mai lentă şi deviată către Poli, pe unde scapă în spațiu.** Semnificativ este că, **după ce un satelit american lansat în direcția Polului Nord a fost pierdut în spațiu, nici un alt satelit nu a mai fost programat să aibă traiectoria pe deasupra vreunuia din Poli.**

Revenind la discurile volante, ținând cont de această teorie, se poate ajunge la concluzia că **una din posibilele metode de propulsie ale acestora ar putea-o constitui duplicarea condițiilor din Cosmos în zona de acțiune a câmpului terestru,** prin crearea unui **scut energetic** care să izoleze nava de mediul înconjurător. Acesta se pare că este şi răspunsul la observațiile conform cărora discurile volante pot fi strălucitoare şi pot accelera şi dispăreà extrem de rapid din câmpul vizual.

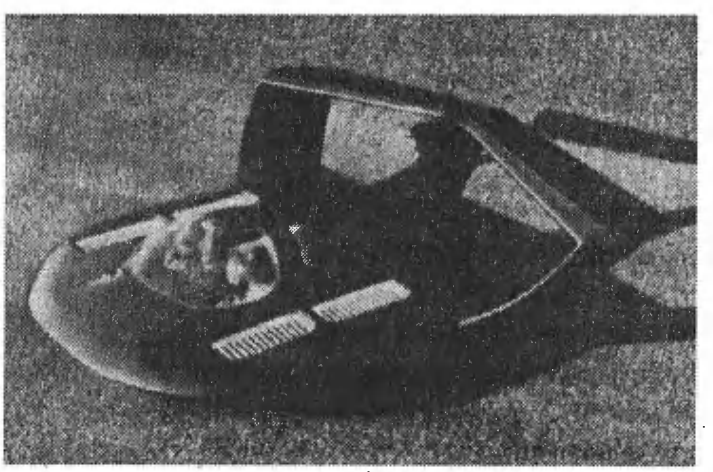
Prin supunerea navei la acțiunea câmpului terestru, aceasta coboară, iar prin respingerea câmpului, nava urcă. Deplasarea pe orizontală se realizează în mod similar, utilizând tot câmpul terestru. S-a remarcat faptul că discurile volante se deplasează în linie dreaptă, iar schimbările de direcție se realizează instantaneu, inclusiv la unghiuri de 90 de grade. **O metodă de propulsie similară poate fi utilizată şi în spațiul cosmic, realizând în jurul navei un câmp de presiune similar celui terestru, care devine astfel o planetă în miniatură supusă presiunii energiei solare, fiind astfel atrasă sau respinsă de Soare.** Pasagerii discului volant nu vor suferi nici un discomfort datorită acestor manevre, făcute la

viteze impresionante, pentru că vor fi doar în zona de acțiune a câmpului de presiune propriu navei.

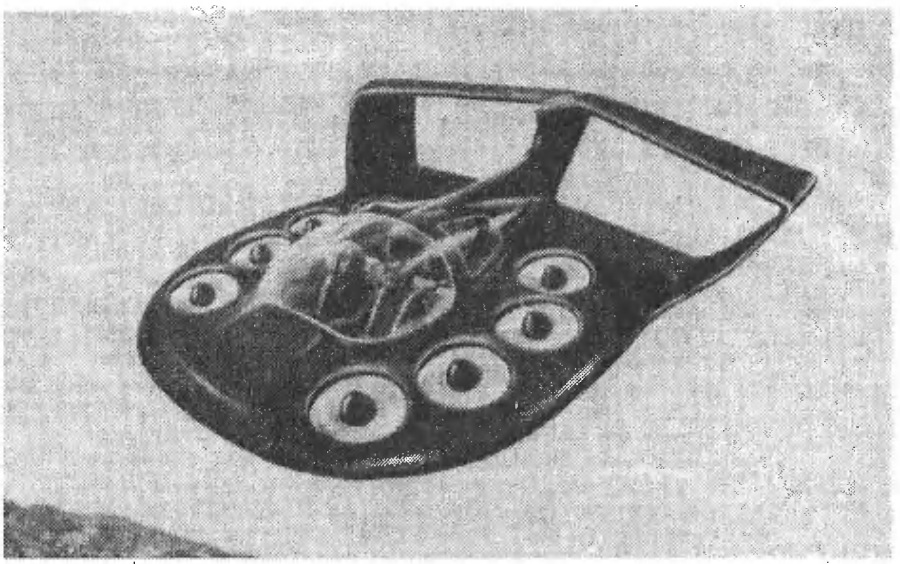
Un singur **exemplu** este suficient pentru a releva modul de acțiune a acestui câmp protector: dacă un vas este umplut în întregime cu apă şi înăuntru este introdus un peşte, iar vasul este închis ermetic, se poate spune că peştele este supus unui câmp de presiune. Orice mişcare bruscă, indiferent de direcție, nu va avea nici un efect asupra peştelui, care nu va fi purtat sus-jos sau stânga-dreapta, ci se va putea mişca liber în cadrul acestui câmp, rămânând suspendat şi protejat de acțiunea forțelor exterioare.



Test de zbor al aerodinei XM-4



Aeronava XM-5 COMMUTER



Aeronava XM-5 COMMUTER

Undele gravitaționale monopol – rămășițe de la... crearea Universului

Gregory Hodowanec este de părere că **undele gravitaționale constituie sursa zgomotului din dispozitivele electronice**. Pornind de la această idee, el a dezvoltat o **nouă cosmologie**, care anticipează existența unui nou tip de unde gravitaționale, distincte de undele *în cuadratură*, prezise de Einstein. **Undele gravitaționale *monopol*** nu exclud existența undelor gravitaționale einsteiniene, dar le minimalizează rolul, considerându-le extrem de slabe, cu o lungime mare de undă și foarte dificil de pus în evidență. Spre deosebire de acestea, semnalele monopol sunt relativ puternice și mult mai ușor de detectat.

Există unele opinii conform cărora undele gravitaționale monopol au fost deja detectate, constituind sursa semnalelor-parazit sau a zgomotului de scintilație, **aceste zgomote putând fi întâlnite în circuitele electronice de joasă frecvență**. Recent, aceste semnale au fost denumite **Microwave Background Radiation – MBR**, pe care majoritatea oamenilor de știință le consideră a fi o **"rămășiță" a marii exploziei inițiale ce se presupune că a creat Universul**. Cosmogonia lui Hodowanec pleacă de la ideea unui **Univers finit, sferic și închis, în care undele gravitaționale monopol se propagă pe orice distanță în durata Planck** (10^{-44} secunde), **astfel încât efectele lor sunt resimțite pretutindeni aproape instantaneu**. Fondul undelor gravitaționale este cel care permite detectarea temperaturii universale corespunzătoare, a cărei valoare este de circa 3 grade Kelvin.

Sursele undelor gravitaționale monopol le constituie atât fenomenele astronomice obișnuite, precum novele, supernovele, quasarii etc, precum și, într-o mai mică măsură, evenimentele tectonice terestre. Toate evenimentele cosmice și terestre produc variații temporare detectabile sub forma impulsurilor gravitaționale. Novele și mai ales supernovele, gigantice explozii stelare, reprezintă generatori deosebit de eficienți de unde gravitaționale monopol.

Aceste semnale au o formă de undă tip Gauss și **o durată de viață de doar câteva zecimi de milisecundă; ele pot transfera o parte a energiei lor diferitor particule libere, precum moleculele, atomii și electronii.** Fluxul de fond este în general constant, variațiile fiind cauzate de deplasările unor mase importante, precum galaxiile, supergalaxiile și găurile negre. **Aceste deplasări crează "umbre" gravitaționale asemănătoare celor optice.** Astfel, momentul în care are loc alinierea Terra-Lună-Soare este ideal pentru detectarea umbrei gravitaționale a unei mase mici și concentrate, de exemplu a unei găuri negre. În continuare vom analiza câteva metode de detectare a energiei undelor gravitaționale.

Misteriosul cristal și aplicațiile sale tehnice

Similar tuturor formelor de energie și energia undelor gravitaționale poate fi transferată obiectelor uzuale. În acest caz, un interes aparte îl prezintă ***autoîncărcarea condensatorilor***. Este binecunoscut faptul că **un condensator electrolitic de mare capacitate (1000μF, 35V) se poate încărca cu o sarcină electrică, chiar dacă nu este conectat într-un circuit electric**. Conform opiniei exprimate de unii oameni de știință, deși încărcarea poate fi pusă și pe seama unor prezumtive reacții chimice ce au loc în condensator, aceasta se datorează în principal transferului energetic al undelor gravitaționale în care este cufundat capacitorul.

Practic, prezența unei mase mari în vecinătatea plăcilor unui condensator produce o aliniere polarizată a moleculelor din capacitor, ca și cum ar fi fost aplicată o tensiune externă. Acest lucru se poate verifica simplu, luând un condensator de mare capacitate, descărcându-l prin scurcircuitarea terminalelor și lăsându-l să cadă de la câțiva metri pe sol. Măsurând tensiunea cu un voltmetru de impedanță mare, se vor găsi între 10 și 50 mV. Lăsându-l să cadă de mai multe ori, se poate atinge un nivel de saturație de aproximativ 1 volt.

În acest caz, energia cinetică este convertită în energie polarizată a capacitorului, electronii liberii fiind dirijați în poziții corespunzătoare noii polarizări. Desigur, trebuie să avem în vedere și efectul piezoelectric, deoarece condensatorul poate fi realizat dintr-o mare varietate de materiale, inclusiv din foi subțiri de metal. Și cum toate metalele au o structură cris-

talină, toate au proprietăți piezoeletrice. După cum se cunoaşte, **efectul piezoelectric cel mai evident se remarcă în cazul cristalului de cuarț, care transformă vibrațiile mecanice ale microfonului în tensiune electrică.**

În mod similar, materialele piezoelectrice convertesc presiunea mecanică în energie electrică, efectul prin care **orice şoc aplicat unui cristal poate fi transformat în energie electrică** fiind cunoscut sub numele de "excitație de şoc". Revenind la căderea condensatorului pe podea, se poate pune întrebarea dacă acesta nu transformă şocul mecanic în energie electrică. Dar chiar simpla deplasare a capacitorului prin spațiu poate induce sarcini pe plăcile condensatorului, fapt ce poate fi valorificat în mod remarcabil în cadrul generatoarelor de energie liberă, cum este de exemplu ***convertorul M-L TESTATIKA***. Un experiment mult mai interesant, care poate veni în sprijinul acestei ipoteze, se referă la rotirea condensatoarelor de diferite diametre şi viteze şi măsurarea tensiunii generate.

"Radio-amatorul" de pe...Marte

Undele gravitaționale monopol generează mici impulsuri electrice, ce pot fi puse în evidență de un convertor curent-tensiune, ce are pierderi neglijabile şi la care tensiunea de ieşire este direct proporțională cu produsul dintre curentul de intrare (de ordinul picoamperilor) şi rezistența foarte mare. De asemenea, ieşirea detectorului poate fi cuplată la un voltmetru digital sau analogic de mare impedanță, la un amplificator audio, sau la un osciloscop. Suplimentar, poate fi utilizat şi un aparat de înregistrat, ce poate înmagazina datele referitoare la "efectele de umbră" gravitaționale.

Un circuit asemănător este circuitul denumit de astrofizicieni *Quantum Non-Demolition* (*QND*), ce este utilizat de astrofizicieni pentru monitorizarea impulsurilor gravitaționale din Univers. Dacă se utilizează la ieşire un circuit audio, se poate distinge nu numai zgomotul obişnuit 1/f, dar şi o serie întreagă de sunete spațiale. De altfel, **Hodowanec a susținut că a reuşit să intre în contact cu o ființă inteligentă de pe planeta Marte, supraviețuitorul unei civilizații dispărute, utilizând un transmițător de unde gravitaționale.**

Mercurul – combustibil pentru zeii vedici şi...naziști

Au trecut mai bine de două decenii, după terminarea celui de-al doilea război mondial, până când au început să apară, în mass-media occidentală, primele informații concrete referitoare la producerea discurilor volante de către Germania nazistă. Paternitatea remarcabilelor realizări a fost atribuită mai multor oameni de ştiință şi cercetători germani, implicați pe durata conflagrației în realizarea unor proiecte ultrasecrete ale complexului militar industrial nazist, supervizate de societățile secrete ***Vrill*** şi

Thule Gesellschaft. Scopul principal urmărit constă în dezvoltarea unor tehnologii neconvenționale, capabile **să valorifice în practică imensul potențial al fascinantei energii intrinseci *vrill*, menționată în milenarele tratate ale Ştiinței Sacre.**

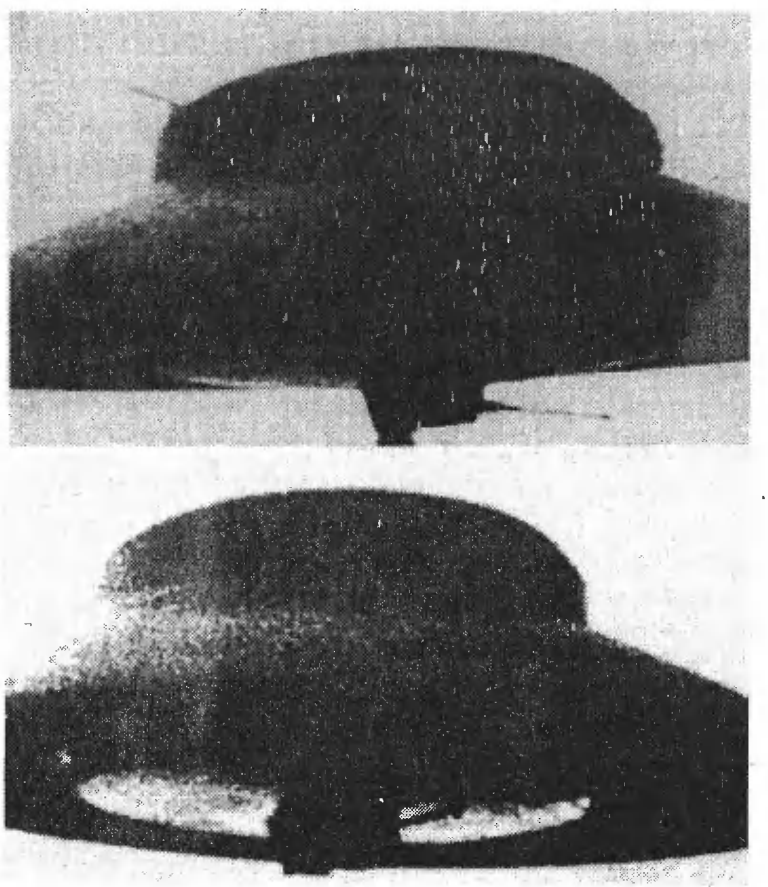
A fost momentul în care necesitățile stringente ale războiului au prevalat asupra prejudecăților ştiinței conservatoare, unicul criteriu avut în vedere fiind **găsirea unei alterantive la dependența cronică de combustibilii fosili**. Tocmai de aceea, cercetările efectuate au urmărit atât perfecționarea continuă a tehnologii convenționale, cât mai ales studierea diferitor aplicații ale tehnologiilor albe, printre care s-au numărat reactorul cu implozie SCHAUBERGER şi generatorul de energie liberă COLER, ce au condus la realizarea autopropulsorului *Thule-Tachyonator*. Un alt element, care se pare că era utilizat în construcția discurilor volante şi a cărui utilitate nu a putut fi stabilită cu certitudine, a fost **un sistem giroscopic cu mercur plasmatic**. Referindu-se la acest aspect, Christof Friederich arată în cartea sa, *"Secret Nazi Polar Expeditions and UFOs Nazi Secret Weapon?"*, că **submarinul U-859, ce a părăsit Germania în aprilie 1944, a fost scufundat în strâmtoarea Malakka din Indonezia, având 33 tone de mercur la bord** şi sugerează că **mercurul era destinat bazelor naziste din Antarctida**.

Războinicul Hitler a fost...pe Marte ?!

Referindu-se la Programul Discurilor Volante Germane, unii investigatori independenți au relevat faptul că, după testele efectuate cu diferite prototipuri experimentale ale aerodinei Schriever, a fost demarată producția unor discuri volante, cu diametrul de **10 m**, din seria Vrill. Ulterior, s-a trecut la producerea unor aeronave de dimensiuni mai mari, cu diametrul de **25 m**, din seria **Haunebu**, ce aveau **tunuri montate în partea inferioară** şi erau **destinate a fi utilizate ca arme antitanc**.

Fotografie a discului volant Haunebu-II în zbor (1944), conform lucrării *„Die Dunkle Seite Des Mondes"*

Alte surse susțin că, **spre sfârşitul războiului, germanii ajunseseră în faze avansate de realizare a unor nave interplanetare fără elemente mobile, capabilă să execute deplasări pe Lună şi chiar pe Marte.** Argumentele au fost prezentate de către anumiți cercetători, în mai multe articole şi filme documentare, precizând că, **la sfârşitul războiului, acestea au fost retrase la bazele lor din Antarctida, de unde le-au lansat în spațiu.** Astfel, în timp ce discul volant cu diametrul de **74 m**, *Haunebu-3,* a fost proiectat şi realizat ca aeronavă de atac împotriva vapoarelor inamice, astronava *Haunebu-4* de **300 metri diametru** era destinată efectuării călătoriilor în spațiul cosmic şi **putea transporta câteva aerodine *Vrill* de mici dimensiuni**. De asemenea, se consideră că, **spre sfârşitul conflagrației, era în stadiul de proiect o imensă navă de luptă cu lungimea de 330 metri, de formă cilindrică.**



Fotografii ale discului volant Haunebu-II în zbor (1944). Se remarcă tunul specific tancului Panzer montat dedesub (conform lucrării *„Die Dunkle Seite Des Mondes")*

Bazele secrete naziste postbelice

Teza conform căreia **germanii au construit şi pus în funcţiune mai multe baze subterane secrete în reginea antarctică *Queen Maud*, în primii ani ai războiului,** este susţinută chiar şi de câţiva istorici militari, printre care col. Howard Buechner, autorul cărţilor *"Secret of the Holy Lance"* şi *"Hitler's Ashes"*. **În etapa finală a conflagraţiei, circa 100 de submarine germane i-au transportat pe cei mai importanţi oameni de ştiinţă, aviatori şi politicieni către ultima fortăreaţă a Germaniei naziste.** După ce două dintre aceste submarine s-au predat Aliaţilor la trei luni după terminarea războiului, Marina SUA a trimis, în **1947**, o puternică flotă militară, sub comanda amiralului **Byrd**, în scopul nedeclarat de a invada Antarctida. În zborurile de recunoaştere efectuate, cu acea ocazie, deasupra zonei revendicate de germani sub numele de *Neuschwabenland*, Byrd s-a confruntat cu multe fenomene stranii, iar unele surse precizează că **o parte din avioanele trimise au fost doborâte de discurile volante naziste**. Cert este că forţa americană de intervenţie s-a întors cu mult înainte de încheierea misiunii şi **nu a mai întreprins alte expediţii în zonă până în 1957, după ce a format în prealabil o alianţă cu Franţa, Marea Britanie şi URSS.**

Se presupune că **baze secrete naziste au mai existat şi în alte zone geografice**, probabil în regiunile izolate ale Americii de Sud, în întinderile acoperite de junglă ale munţilor şi în zona fiordurilor din sudul statului Chile. Astfel, conform cărţii *"Chronicle of Akakor"*, scrisă de Karl Brugger, **un grup german şi-a găsit refugiul într-un oraş subteran aflat în zona graniţei dintre Brazilia şi Peru**. Jurnalistul german Brugger, ce a trăit în Maunas, a fost **asasinat**, într-o suburbie a oraşului Rio de Janeiro, în 1981. Ghidul său, Tutunca Nara, s-a alăturat ulterior echipajului lui Jacques Cousteau atunci când a explorat Amazonul. Semnificativ este faptul că, după cel de-al doilea război mondial, America de Sud este un loc în care, spre deosebire de Europa şi America de Nord, apariţiile OZN au fost acceptate ca fenomene fireşti.

OZN-urile – produse de...7 ţări şi concerne transnaţionale

Cert este faptul că toţi cercetătorii care au studiat realizările tehnice ale celui de-al Treilea Reich au ajuns la concluzia că **specialiştii germani au realizat discuri volante, dar că acestea au fost introduse în luptă mult prea târziu pentru a mai putea influenţa în mod hotărâtor cursul războiului**. În prezent, se ştie că o parte din această tehnologie a fost capturată de trupele învingătoare şi trecută definitiv în categoria secretelor de stat. **Cercetările au fost continuate ulterior de mai multe**

state (SUA, Rusia, Franța, Italia, China, Israel şi Chile), care au reuşit să pună la punct aerodine lenticulare performante, a căror observare a dus la proliferarea fenomenului OZN pe plan mondial. Se pare însă că **nu numai țările dețin această tehnologie, ci şi marile concerne transnaționale**.

Să dăm crezare experților ufologi, care susțin că toate aeronavele necunoscute sunt de origine extraterestră? Să credem că astronavele extraterestre străbat Galaxia pentru a ajunge pe planeta noastră, dar nu sunt capabile să zboare în atmosferă, prăbuşindu-se în zone precum New Mexico? Este verosimil să acceptăm ideea că extratereştrii modifică permanent aceste vehicule, ca urmare a progreselor tehnologice pe care le realizează pe planeta lor de origine? Stan Dayo, autorul lucrării *"The Cosmic Conspiracy"*, remarca faptul că **discurile volante din anii '50 diferă de discurile volante ale anilor '80, în mod asemănător automobilelor care îşi schimbă permanent designul pentru a fi mai "moderne".** Este verosimil să credem că extratereştrii mai lucrează încă la definirea "stilurilor", "modelelor" şi tehnologiilor astronavelor pe care le dețin?

Şi, mai presus de orice, **de ce trebuie ținută secretă fantastica tehnologie a energiei libere şi a antigravitației față de publicul larg? Dacă guvernul american sau canadian dețin discuri volante propulsate pe pricipiul antigravitic, de ce NASA continuă să lanseze navete în spațiu cu ajutorul rachetelor?** Poate din cauză că giganticul complex militar-industrial, puternic dependent de combustibilul furnizat de companiile petroliere, este condamnat să producă doar echipamente bazate pe tehnologia neagră a motoarelor cu ardere şi a sistemelor de arme bazate pe principiul exploziei...

De ce s-a recunoscut atât de târziu că guvernul american a organizat operațiuni secrete prin care oamenii de ştiință germani şi o parte din ofițerii nazişti au fost duşi în SUA pentru a moderniza industria rachetelor şi agențiile de informații? Christopher Simpson, în excelenta sa lucrare *"Blowback"*, demonstrează cât se poate de convingător modul în care strălucitul general SS Reinhard Gehlen a coordonat preluarea ofițerilor nazişti de către OSS-ul american, ce s-a transformat ulterior în moderna CIA. Deloc întâmplător, Gehlen a fost unul din promotorii tezei conform căreia Armata Roşie face pregătiri intense pentru cucerirea Europei Occidentale.

Farsa Războiului: Rece, Einstein şi... Statele Unite Sovieto-Americane

În **1960**, scriitorul Jack Kerouac a susținut, în cadrul unei emisiuni televizate, faptul că **întregul război rece dintre Statele Unite şi Uniunea Sovietică era doar o gigantică farsă**, iar toți jurnaliştii au râs de el.

Biografii fizicianului **Albert Einstein** au înmărmurit, însă, când au descoperit **scrisoarea trimisă de acesta preşedintelui Harry Truman, în care sugera crearea unui stat americano-rus, care să controleze întregul glob.** În timp ce catalogau respectiva scrisoare ca fiind una din excentricitățile tipice lui Einstein, **războiul nedeclarat şi cursa înarmărilor dintre blocurile ideologice rivale aduceau practic întreaga lume sub controlul celor două superputeri.**

Planul comun urmărit atât de ruşi, cât şi de americani, încă din timpul celui de-al doilea război mondial, a fost dezvăluit opiniei publice sub numele de ***Alternativa 3***. Deşi a fost prezentat, inițial în **1978**, de către televiziunea britanică, sub forma unui documentar, el a fost mediatizat ulterior şi de către presa scrisă. Ideea centrală a *Alternativei 3* o reprezenta faptul că **Războiul Rece nu era altceva decât o farsă sinistră şi că americanii, englezii, francezii şi ruşii au colaborat în secret la realizarea discurilor volante,** după principiile aplicate de germani la conceperea aerodinelor lenticulare. În acest scop, au fost construite **baze subterane pe întregul cuprins al Globului**, unde au fost construite discurile volante ce survolează în prezent spațiul aerian terestru şi despre care se presupune că **au realizat primele zboruri veritabile către Lună şi planeta Marte**.

Conform prezentării făcute în cadrul documentarului *Alternativa 3*, **mai mulți oameni de ştiință britanici au dispărut în mod misterios**, despre care se presupune că au fost **duşi în bazele secrete subterane**. Jim Keith, în remarcabila sa investigație făcută pe marginea teoriei prezentate în film, cuprinsă în lucrarea *"Casebook on Alternative 3"*, arăta că, după apariția documentarului şi a cărții *"Alternativa 3"*, au existat **mai multe cazuri de morți ciudate în rândul oamenilor de ştiință englezi**. Astfel, între 1985 şi 1989, mulți dintre cercetătorii care au lucrat în cadrul proiectului *Războiul Stelelor* (*Strategic Defense Initiative*) au fost fie ucişi, fie s-au sinucis. În cartea lui Keith sunt precizate circa 30 de astfel de cazuri, **aproape jumătate din cei decedați fiind implicați în realizarea *Marconi Defense Systems***. Privite din perspectiva legendarului oraş secret fondat de Marconi, moartea celor angajați în realizarea sistemului Marconi capătă şi o altă semnificație: să fi fost cumva aceştia bănuiți de menținerea legăturii cu baza sudamericană, sau dețineau secrete ce nu trebuiau divulgate publicului larg ?

BIBLIOGRAFIE

1. *Renato Vesco & David Hatcher Childress*: **Man-made UFOs, 1944-1994, 50 years of suppression**,
   Adventures Unlimited Press, Illinois-SUA, 1994
2. *Martin Hoffer*: **Rețeaua canadiană**,
   Editura Lucman, Bucureşti
3. *Călin N. Turcu*: **OZN - istorie stranie şi adevărată**,
   Editura Elit-Comentator, 1992
4. *Cristian Crăiță*: **Marile Mistere ale Piramidei Oculte**,
   Editura OBIECTIV, Craiova 2002
5. *Sorin Ştefănescu*: **Sfidarea Timpului**,
   Editura Zona, Bucureşti 1992
6. *Louis Pauwels & Jacques Bergier*: **Dimineața magicienilor**,
   Editura Nemira, Bucureşti 1994
7. *Jan van Helsing*: **Organizațiile secrete şi puterea lor în secolul XX**,
   Editura AlmaTip, Bucureşti 1997

Energie Liberă şi Antigravitaţie pe Internet

Domenii de aplicabilitate:

1. High Frequency Resonant Systems
2. Electricity source, Free Energy, overunity performance
3. Electrostatics, Atmospheric Electricity
4. Transistors-Moray related
5. Permanent Magnet Motors
6. Ionic Propulsion, Biefeld-Brown Effect, Electromagnetic Propulsion
7. Reactionless or Inertial Propulsion
8. Coanda effect
9. Variable Reluctance Alternators
10. Electromagnetic Levitation or Suspension
11. MHD (MagnetoHydroDynamic) Generators
12. Plasma Confinement for Fusion
13. Electrically Induced Gravity Field Generators
14. Cold Fusion Patents

Site-uri de interes:

1. The Tom Bearden Website (http://www.cheniere.org)
2. Jean-Louis Naudin Labs (JNaudin509@aol.com)
3. Nu Energy Horizons (http://www.nuenergy.org/archive.htm)
4. Nu Energy Technologies (http://www.nuenergy.org/index.htm)
5. Alternative Energy Institute (http://www.altenergy.org & info@altenergy.org)
6. Borderland Sciences Research Foundation (http://www.borderlands.com & mail@borderlands.com)
7. Tesla's Cosmic Rays (http://www.nuenergy.org/tesla_energy.htm)
8. Genesis Project (http://www.nuenergy.org/tesla_energy.htm)
9. Fuel Cells Info (http://www.ectechnic.co.uk)

CUPRINS

Cuvântul editorului **3**
Introducere **9**
Tehnologiile "moderne" – pericol pentru Terra ! 9
Energia ieftină – nedorită de "baronii petrolului" 11
Hitler – "tatăl" OZN-urilor !? 12
I. AMINTIRI DIN VIITOR: ŞTIINŢA SECRETĂ **15**
Teoria cea mai veche – cea mai exactă... 15
"Civilizaţia este o conjuraţie" 16
România – noua putere ştiinţifică ? 19
"Perpetuum mobile" şi cenzurarea progresului nedorit 20
Societatea celor Nouă Necunoscuţi 21
Energia atomică – un pericol...multimilenar 22
Isaac Newton – urmaşul Marilor Maeştri 24
În 1666, plumbul devenea aur pur ! 25
Atlantida şi armele zeului Wotan 26
Rachetele zeilor vedici şi...cărţile lor tehnice 28
Preistorie cu...navete spaţiale 29
Al treilea război mondial a avut loc în Antichitate ! 30
China, India şi "armele zeilor" 31
Portugalia, mare putere – o şansă refuzată 32
Anticitate cu...avioane, planoare şi "epoleţii lui Coandă" 33
Motorului "meloman" îi plăcea vioara... 34
Marele Secret interzis: Forţa Vibratorie 35
Oamenii şi OZN-urile zburau "pe muzică" 36
Darurile lui Montezuma erau zburătoare... 37
Secrete periculoase 38
Aeronavele Imperiului RAMAN luptau pe Lună ! 39
Marconi – studentul lui Nicolae Tesla 42
Mussolini – un simplu pion ! 44
Oraşul secret Marconi – pentru prosperitatea Omenirii 44
În 1952, "navele Marconi" zburau pe Marte, cu...1.000.000 km/h !!! 45
II. NAZISMUL – O CREAŢIE MASONICĂ **47**
Iluminaţii se închinau la...rasa din Adânc 47
Hitler şi mirajul *"Ultima Thule"* 48
"OZN-urile – arme secrete germane ?" 50
Colonia nazistă din Antarctida 50

S.S. şi armele secrete 53
Uzinele subterane – o variantă tardivă 54
Operațiunea "Reduta Alpină" 56
Aeroporturi subterane pentru...avioane fără pilot 59
III. ARMELE SECRETE ALE CELUI DE-AL TREILEA REICH 61
Aviația nazistă – lovită în plin...de Hitler 61
Rachetele germane – pregătite să lovească America !... 66
"Straniul obiect semisferic" – spaima bombardierelor americane 68
Hitler şi Borman...au fugit în Antarctida ?! 69
Gaze explozive naziste create de...savanți evrei ! 69
Tunuri cu turbioane de aer 70
Tunuri incendiare 71
Bombe radiocomandate...cu televiziune dotate 71
"Ochiul Magic" infraroşu 72
Avioane fără pilot 74
Sisteme de urmărire automată a țintei 74
Submarine "invizibile" 76
IV. OZN-URILE LUI HITLER 77
"Interceptați dar nu trageți !" 77
România a salvat Occidentul !... 78
Fulgerul Globular era...un OZN nazist 78
"Farfuriile zburătoare" germane – pe "masa" Aliaților 79
După război, americanii îl căutau pe Hitler... în Patagonia şi Antarctida 81
"Invenții germane de ultimă oră" 83
Misterioasele *Foo-Fighters* şi *Kraut-Balls* 85
Aeronavele "invizibile" *Feuerball* 87
Aeronava automată de luptă *Kugelblitz* (*Fulgerul Globular*) 88
V. PROIECTUL VRILL – DISCURI VOLANTE CU TEHNOLOGII "ALBE" 90
Primul impuls – criza de combustibil 90
Inventatorul OZN-urilor – "eliminat" de magnații petrolului.. 91
Schauberger şi puterea spiralei 93
Legile Naturii 94
Turbinele Schauberger şi...levitația 95
"Repulsin" – o invenție la mare înălțime... 97
Avioane sau "farfurii zburătoare" ? 100
VI. LA ENERGII NOI, ARME NOI 101
Henri Coandă – creatorul unei noi ere 101

Energia spațială a lui Coler 102
Învingătorii iau totul... 104
Marina germană şi...multiplicarea energiei 105
Dispozitivul Magnetstromaparat 107
Secretul de stat nazist era un...
„perpetuum mobile" finanțat de un evreu ! 109
Curent alternativ: de la nemți spre ruşi... 110
Sfidarea legilor fizicii 113
OZN-uri pe principii Tesla 114
Maximă şi rapidă dezvoltare...prin demontare 115
Suprafețele poroase – mai aerodinamice ! 116
VII. MARILE INVENȚII SECRETE ALE SECOLULUI XX 118
Secretele OZN-urilor 118
Oculta nu vrea energie liberă
= prosperitate şi democrație... 118
Mari Puteri din cenuşa Germaniei naziste 119
Superarmele lui Hitler – inutile şi tardive... 120
...pregătite de luptă în Războiul Stelelor ! 120
O.Z.N.-uri cu...turelă de tanc şi cruce nazistă ! 121
Lorzii fură mai cu stil... 122
Aeronave uluitoare – 50 ani în hangare ?! 123
Zona secretă a Canadei – cât...România Mare ! 123
În anii '50, Canada producea...OZN-uri fără combustibil ! 124
OZN-uri americane pentru controlul Umanității 125
UFO, CIA şi Guvernul Mondial 126
Experimentul Philadelphia – un proiect românesc !!! 127
Anul 2014 – bariera pentru călătoriile în timp 129
OZN-uri "made in USA" 129
SUA şi Federația Planetelor Unite 130
Nave Spațiale Antigravitaționale 132
"În 30 minute, urmează stația Venus"... 133
VIII. SECRETELE TEHNICE ALE O.Z.N. 135
Efectul Biefeld-Brown şi OZN-uri de 3 Mach 135
Top-secret: tipurile de control al gravitației 136
Primele OZN-uri americane – programate până în 1960 .. 137
Antigravitația şi vitezele superluminice 137
Nicolae Tesla – "părintele" energiei libere 138
De ce sunt OZN-urile luminoase 139
Bombardierul "invizibil" B-2 – fără combustibil !..... 140
"OZN-urile au origine terestră şi extraterestră" 141

"Din anii '50, americanii
au fabricat 30 de farfurii zburătoare" 142
"OZN-urile americane depăşesc viteza luminii"..... 143
"Vânătoarea Punctului Zero" – o carte interzisă în SUA.. 144
Antigravitația – un domeniu cenzurat din anii '50..... 144
Tehnologiile poluante – stimulate,
tehnologiile curate – cenzurate !..... 146
John Searl şi discurile sale volante 147
Discurile antigravitaționale Townsend Brown..... 147
Marele Secret – vechi din 1928... 149
Impulsul ElectroGravitic şi Forța Universală..... 150
Propulsia ionică – rezultate maxime
în spectrul portocaliu 153
Electronii – forța (gratuită) de deplasare 156
Efectul antigravitațional Biefield-Brown – un secret de stat... 156
IX. INVENȚII CENZURATE 160
Antigravitație prin rotire..... 160
Ce face un fizician într-un OZN extraterestru... 161
Cum pluteşte acul de cusut pe apă... 164
Bobina care...violează legile 165
Magnatron – motorul de 525 CP cu consum zero !..... 166
Guvernul american a decis:
inventatorul - mort, motorul - interzis... 167
X. SECRETE EXPLOZIVE..... 169
"Mersul OZN-urilor": Luna - 1 oră, Pluto - 1 zi !... 169
Antigravitația şi...Vechiul Testament..... 169
Cosmologia Rhysmonică..... 170
A doua lege a gravitației 171
Enigma propulsiei OZN – dezlegată !..... 172
Undele gravitaționale monopol –
rămăşițe de la... crearea Universului 175
Misteriosul cristal şi aplicațiile sale tehnice 176
"Radio-amatorul" de pe...Marte..... 177
Mercurul – combustibil pentru zeii vedici şi...nazişti 177
Războinicul Hitler a fost...pe Marte ?!..... 178
Bazele secrete naziste postbelice 180
OZN-urile – produse de...7 țări şi concerne transnaționale .. 180
Farsa Războiului: Rece, Einstein şi...
Statele Unite Sovieto-Americane..... 181
Cuprins..... 185

20% REDUCERE

min. 3 ex.

TITLURI COMANDATE:

peste 20 ex.

30% REDUCERE

Titlul		Nr. exemplare
1. Craiova Maxima - Momente de antologie - vol. I	- 40.000 lei	_____
2. Craiova Maxima - Momente de antologie - vol. II	- 40.000 lei	_____
3. Secretele lui Pavel Coruţ	- 50.000 lei	_____
4. Războiul parapsihologic împotriva României	- 50.000 lei	_____
5. Marile Mistere ale Piramidei Oculte	- 50.000 lei	_____
6. Conspiraţia Satanei - Ţinta României - vol. II	- 50.000 lei	_____
7. Ghidul spionului român	- 50.000 lei	_____
8. Teroriştii printre noi	- 50.000 lei	_____
9. Spionajul total în acţiune	- 50.000 lei	_____
10. CIA contra KGB - Secretele serviciilor secrete	- 60.000 lei	_____
11. Adevăruri explozive	- 60.000 lei	_____
12. Revanşa Daciei	- 60.000 lei	_____
13. Atlanţii din Carpaţi	- 60.000 lei	_____
14. Democraţia hienelor / Spionaj, sânge şi teroare	- 60.000 lei	_____
15. Experimetrul Terra	- 60.000 lei	_____
16. Experimetrul Terra - vol. II	- 60.000 lei	_____
17. Serviciile secrete şi parapsihologia	- 60.000 lei	_____
18. Conspiraţia Satanei - Ţinta României - vol. III	- 60.000 lei	_____
19. Spionaj şi diversiune	- 60.000 lei	_____
20. Dacia Preistorică (N. Densuşianu) - vol. I	- 60.000 lei	_____
21. RAMANIA - Paradisul regăsit	- 60.000 lei	_____

vezi verso

min. 3 ex.

TITLURI COMANDATE:

peste 20 ex.

Titlul		Nr. exemplare
22. SECRETELE TERREI / Istoria începe în Carpaţi - vol. II	- 60.000 lei	
23. SECRETELE TERREI / Istoria începe în Carpaţi - vol. III	- 60.000 lei	
24. SECRETELE TERREI / Istoria începe în Carpaţi - vol. IV	- 60.000 lei	
25. SECRETELE TERREI / Istoria începe în Carpaţi - vol. V	- 70.000 lei	
26. SECRETELE TERREI / Istoria începe în Carpaţi - vol. I	- 70.000 lei	
27. Conspiraţia Satanei - Ţinta României - vol. I	- 70.000 lei	
28. Armele secrete ale zeului Wotan	- 70.000 lei	
29. Serviciile secrete şi parapsihologia - vol. II	- 70.000 lei	
30. Adevăruri explozive - vol.II	- 70.000 lei	
31. Spionajul şi Puterea	- 70.000 lei	
32. Războaiele secrete	- 70.000 lei	
33. Dacia Preistorică (N. Densuşianu) - vol. Ii	- 70.000 lei	
34. Dacia Preistorică (N. Densuşianu) - vol. III	- 70.000 lei	

Destinatar:
Editura "OBIECTIV"
Tel./fax: 0251/418.943; 0744.708.957
OP. 8, CP. 812
Craiova - cod 1100
Judeţul Dolj

Expeditor _____
Strada _____ Nr. _____
Bl. _____ Sc. _____ Et. _____ Ap. _____
Judeţ / Sector _____
Cod _____ Localitatea _____
Tel.: _____/_____

A
S

TALON DE COMANDĂ

Plata ramburs / Taxele poştale se suportă de editură

CONTRACT

Editura OBIECTIV - cititor

Subsemnatul _____ ,
din localitatea _____ , cod _____ , județul/sectorul _____ ,
str. _____ , nr. _____ , bl. _____ , sc. _____ , et. _____ ,
ap. _____ , tel. _____ , act identitate seria _____ , nr. _____ ,
emis de Poliția _____ , la data de _____ ,

Doresc a primi, cu prioritate, la adresa de mai sus, cu plata ramburs, taxele poștale suportate de editură și o reducere de 30%, câte 1 (un) exemplar din toate titlurile noi ale Editurii Obiectiv, apărute în noiembrie 2003 și 2004 (mai și noiembrie).

Comenzile suplimentare contractului vor fi taxate conform condițiilor din talon.

Neprimirea / returnarea unui colet îmi va anula, automat, dreptul de a primi sau comanda lucrările Editurii OBIECTIV.

Editura OBIECTIV se obligă să respecte condițiile de mai sus.

Data, Semnătura cititorului,

SECRETE ÎN OBIECTIV

col. (r) FLORIAN GÂRZ
SPIONAJUL ȘI PUTEREA

PAUL LAZĂR TONCIULESCU · EUGEN DELCEA
SECRETELE TERREI
ISTORIA ÎNCEPE ÎN CARPAȚI

TEODOR FILIP
CONSPIRAȚIA SATANEI
TINTA ROMANIA

PAUL ȘTEFĂNESCU
RĂZBOAIELE SECRETE

TEODOR FILIP
ADEVĂRURI EXPLOZIVE
VOLUMUL II

TEODOR FILIP
EXPERIMENTUL TERRA
VOL. II

TEODOR FILIP
ADEVĂRURI EXPLOZIVE

EUGEN GELAN
SERVICIILE SECRETE ȘI PARAPSIHOLOGIA

EUGEN DELCEA
SECRETELE TERREI
ISTORIA ÎNCEPE ÎN CARPAȚI
VOLUMUL III

col. (r) FLORIAN GÂRZ
CIA CONTRA KGB
SECRETELE SERVICIILOR SECRETE

VALENTIN-OVIDIU VĂZDOAGĂ
ARMELE SECRETE
ALE ZEULUI WOTAN

CORNEL BÂRSAN
REVANȘA DACIEI

NICOLAE DENSUȘIANU
DACIA PREISTORICĂ
"Biblia" românilor
VOL. III

col. (r) FLORIAN GÂRZ
SPIONAJ ȘI DIVERSIUNE

PAUL LAZĂR TONCIULESCU
RAMANIA
PARADISUL REGĂSIT

EUGEN DELCEA
SECRETELE TERREI
ISTORIA ÎNCEPE ÎN CARPAȚI
VOL. V

ADEVĂRUL EXPLOZIV !

ISBN: 973-86201-0-4

Pr[illegible]ei

15.00